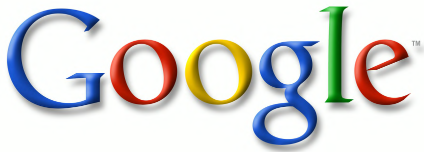

Google





MARINEBLAD

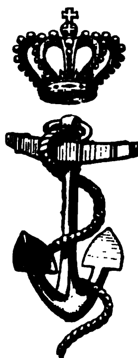
1906—1907.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN

DER

MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN

G. F. NOORDHOEK HEGT, J. D. ALBARDA,
H. J. ALBARDA, C. ARONSTEIN, JHR. G. L. SCHORER,
C. L. M. BIJL DE VROE, J. TISSOT VAN PATOT, *Secretaris*

EEN-EN-TWINTIGSTE JAARGANG 1906—1907.

HELDER. — C. DE BOER JR.
1907.

INHOUD.

MARINEBEGROOTINGSARTIKELEN.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Naamlijst van geabonneerden *) op het Marineblad

OP 30 APRIL 1907.

P. S. R. WOLTERBEEK, kapt. ter zee.
J. M. PHAFF, kapt.-luit. ter zee tit.
H. M. VAN STRAATEN, kapt.-luit. ter zee.
E. W. PFEIFFER, luit. ter zee 1e kl.
Jhr. J. A. VAN DER WIJCK, luit. ter zee 2e kl.
J. VAN DER KOP, kapitein der mariniers.
P. HAITSMA MULIER, 1e luit. der mariniers.
C. J. O. DORREN, 1e luit. der mariniers.
J. DOLK, offic. van adm. 2e kl.
J. F. VAN AALST, adelborst 2e kl.
L. J. PLAIZIER, kwartiermeester.
B. BRUTEL DE LA RIVIÈRE, gep. kapt. ter zee.
J. D. HEIJNING. gep. kapt. ter zee.
C. MEYBOOM, gep. kapt.-luit. ter zee.
M. VAN NASSAU, gep. kapt.-luit. ter zee.
J. W. VAN AALST, gep. kapt.-luit. ter zee.
L. D. P. OPTENNOORDT, oud-luit. ter zee.
J. J. VAN DIEMEN, gep. inspecteur van adm.
J. F. LATER, kapitein der inf. O.-I. Leger.
P. H. C. WILLER, Ie luit. der inf. O.-I. Leger.
J. J. KORNDÖRFER, gep. 2e luit. der inf. O.-I. leger.
J. D. Baron VAN WASSENAER VAN ROSANDE, lid van de Eerste Kamer, den Haag.
K. L. REEPMAKER, Aardenburg.
B. J. SWART, den Haag.
M. G. DE GELDER, ingenieur, Kinderdijk.
W. M. MARTIN, ingenieur, Vlissingen.
A. VISSER, magazijnmeester van het marine-buskruitmagazijn, Kertosono (Java).
MOSES S. L. MADURO, Curaçao.
N. VAN WIJCK JURRIAANSE, Hongkong.
Vereeniging „Onderlinge Bijstand", den Haag.
VAN STRAALEN, MONSIEUR & ERKELENS, Wijnhandel, Rotterdam.
MERREM & LA PORTE, Amsterdam.
Mr. F. VORSTMAN, Makassar.
SCHAFFALITZKY DE MUCKADELL, luit ter zee 1e kl. Kon. Deensche Marine.

---

*) Ook de leden der Marine-Vereeniging en de geabonneerden op de Verslagen daarvan ontvangen het Marineblad. De naamlijst van hen wordt jaarlijks in het eerste Verslag der Marine-Vereeniging opgenomen.

J. A. G. FAGGINGER AUER, Meadville (N.-A.).
PHILIPS DUMAS, Commander, British Embassy, Berlijn.
R. VON RADERS, Karlsruhe.
Marine Machinisten-Club, Willemsoord.
Nieuwe Littéraire Societeit, den Haag.
Bibliotheek 4e Regiment Vesting-Artillerie, Utrecht.
P. M. BAZENDIJK, boekhandel, Rotterdam.
M. VAN DER BEEK, boekhandel, den Haag.
G. D. BOM H.Gz., boekhandel, Amsterdam.
J. C. DE BUISONJÉ & ZOON, boekhandel, Helder. (2 ex.).
J. H. DE BUSSY, boekhandel, Amsterdam. (5 ex.).
GEBRS. VAN CLEEF, boekhandel, den Haag. (4 ex.).
G. C. T. VAN DORP & Co., boekhandel, den Haag.
J. C. DUINKER, boekhandel, Helder.
VAN GORCUM & Co., boekhandel, Assen.
J. H. & G. VAN HETEREN, boekhandel, Amsterdam. (5 ex.).
H. A. KRAMERS & ZOON, boekhandel, Rotterdam. (3 ex.).
W. H. KÜHL, boekhandel, Berlijn.
B. VAN DER LAND, boekhandel, Amsterdam.
A. J. MAAS, boekhandel, Helder. (16 ex.).
M. MESSIE, boekhandel, Naarden.
A. W. MICHELS, boekhandel, Helder.
A. MULDER, boekhandel, Nijmegen.
MARTINUS NIJHOFF, boekhandel, den Haag. (4 ex.).
P. NOORDHOFF, boekhandel, Groningen.
P. OUT, boekhandel, Koog aan de Zaan.
SCHALEKAMP, VAN DE GRAMPEL & BAKKER, boekhandel, Amsterdam. (2 ex.).
SEYFFARDT'S boekhandel, Amsterdam.
P. SPRUIT JR., boekhandel, Helder. (7 ex.).
STEMLER'S boekhandel, Amsterdam. (2 ex.).
J. G. VAN TERVEEN & ZOON, boekhandel, Utrecht.
Adm. van „De Nieuwe Courant",
Redactie van „De Javabode", Batavia.

Exemplaren, in ruil met couranten, tijdschriften en verslagen.

„Koninklijk Instituut voor Ingenieurs. Vakafdeeling voor Werktuig- en Scheepsbouw".
„De Militaire Spectator".
„Militaire Gids".
„Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens". Pola.
„Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten". Dresden.
„Direction der „Seewarte". Hamburg.
„Artilleristische Monatshefte". Berlijn.
„Schiffbau". Berlijn.
„Journal de la Marine „le Yacht". Parijs.
„La Marine Française". Parijs.
„Army and Navy Journal". New-York.
„Journal of the United Service Institution". Londen.
„Tidsskrift for Sövæsen". Kopenhagen.

Present-Exemplaren.

Koninklijke Bibliotheek.
Marine-Club, Helder.
Societeit „Modderlust", Soerabaja.
Bibliotheek 2e Kamer der Staten-Generaal.
Adjudant van dienst van H. M. de Koningin.
Vereeniging ter beoefening der Krijgswetenschap, den Haag.
Vereeniging van Werktuig- en Scheepsbouwkundigen, Amsterdam.
Koninklijk Instituut van Taal-, Land- en Volkenkunde, den Haag.
Universiteits-Bibliotheek, Amsterdam.
Firma R. S. Stokvis, (vertegenwoordiger Schneider & Co.), Rotterdam.
Firma Friedrich Krupp, Essen.

2o7C.

IN MEMORIAM.

MARIE EPHRAIM BARTHELOMEUS JOHANNES KLUIT,

gep. Luitenant ter zee der 1e klasse.

Geboren 17 Augustus 1858
te Leiden.

Overleden 18 April 1906
te Utrecht.

21 April j.l. werd op het kerkhof te Utrecht, in allen eenvoud, doch onder groote belangstelling, begraven de gepensionneerde luitenant ter zee 1e kl. MARIE EPHRAIM BARTHELOMEUS JOHANNES KLUIT.

Een waarlijk goed man daalde ten grave, iemand, die werd gewaardeerd door zijn meerderen, gezien door zijn gelijken en geacht door zijn minderen, die zich ten allen tijde en overal bemind had weten te maken door zijn eenvoud, zijn hartelijkheid en zijn hulpvaardigheid. Groot was dan ook de deelneming door zijn diepbedroefde weduwe en kinderen ondervonden bij zijn dood, aanzienlijk het aantal dergenen, die waren gekomen om aan zijn stoffelijk overschot de laatste eer te bewijzen; treffend waren de afscheidswoorden aan zijn groeve gesproken en zichtbaar onder den indruk keerde een ieder huiswaarts, het verlies voelende van een oprecht en trouw vriend.

M. E. B. J. KLUIT werd 17 Augustus 1858 te Leiden geboren en 1 September 1873 benoemd tot adelborst 3e kl., tegelijk met zijn tweelingbroeder I. M. P. en twee jaar na zijn ouderen broeder W. P. U. M. Na in 3 jaren het Kon. Inst. voor de Marine te hebben afgeloopen, deed hij 1 September 1876 zijn intrede in de actieve zeemacht als adelborst 1e kl.

Geplaatst aan boord Z. M. „Zilveren Kruis", welk schip deel uitmaakte van een divisie onder bevel van den toenmaligen kapitein ter zee W. K. VAN GENNEP, werd een reis naar de Kaap de Goede Hoop gemaakt, waarop in November 1877 een plaatsing volgde aan boord Z. M. „Atjeh", kruistochten doende in de Noordzee.

September 1878 vertrok K., na een korte non-activiteit, per particuliere gelegenheid naar O.-Indië en diende daar op verschillende schepen, het langst, van September 1879 tot December 1881, aan boord Z. M. „Borneo", welke bodem de N. en O. kusten van Atjeh bekruiste, later het kabeltracé Sitobondo-Makasser-Bandjirmasing-Billiton beloodde en tenslotte stationsdiensten verrichtte te Palembang, waar toen minder gunstige politieke toestanden voorkwamen.

Na ruim 3-jarig verblijf in de tropen, repatrieerde K. per Fransche mail in Januari 1882, werd geplaatst aan boord Z. M. „Schorpioen" en daarna op het „Wachtschip" te Amsterdam, waar hem in het volgende jaar werd vergund, samen met zijn broeder I. M. P., deel te nemen aan den 6den tocht naar de Noordelijke IJszee met de „Willem Barents" onder den luitenant

ter zee 1e kl. J. DALEN. Het doel dezer tochten was het vermeerderen van de kennis der hydrographie en ijstoestanden in de Barentszee en het doen van meteorologische en andere wetenschappelijke waarnemingen. Eerst werd naar Vardoe en toen naar Archangel gezeild, om te trachten berichten in te winnen omtrent de Nederlandsche expeditie onder leiding van dr. SNELLEN, die in den nazomer van het vorige jaar per s.s, „Varna" was vertrokken naar Dicksonshaven aan den mond der Jinissei, doch daar niet was aangekomen en vermoedelijk had overwinterd in de Karazee. Geen berichten ontvangende, zocht de „Barents" nu de Karapoort en Jugorstraat, tusschen Nova-Zembla en den vasten wal, op en stevende daarna naar de Matotskin-Shar, de straat welke de beide eilanden van Nova-Zembla scheidt, om te trachten eenig spoor van de expeditie te vinden, waarin men evenwel niet mocht slagen. Zooveel doenlijk werden nu de waarnemingen verder ingericht om de Zuidelijke uitgangen der Karazee te bekruisen, teneinde de expeditie te kunnen opnemen ingeval zij in die zee had overwinterd en haar langs dezen weg zou trachten te verlaten; 20 Augustus moesten deze pogingen echter worden opgegeven door de ongunstige ijstoestanden.

Naderhand bleek dit plan goed opgezet te zijn, want werkelijk was de „Varna" in het vorige najaar ingesloten geworden in het ijs, tegelijk met de „Dymphna", aan boord van welken bodem aan de Nederlandsche expeditie gastvrijheid was verleend toen de „Varna" 24 Juli zonk, na in December reeds door het ijs te zijn gekraakt. 1 Augustus trokken de sloepen, onder leiding van den toenmaligen luitenant ter zee 1e kl. LAMIE, van hier weg naar de Zuidelijke straten der Karazee en werden den 24sten opgenomen door het s.s. „Louisa", kapitein DALLMAN, die zich daar bevond met de stoomers „Nordenskjold" en „Objende galjas Habet".

Weinig had het gescheeld of dit was de laatste reis van de „Barents" geweest. Op de tehuisreis verloor het schip in een harde bui onder Rolfsö, in het Noorden van Noorwegen, het kluifhout, zoodat het vrijwel onbestuurbaar werd; met opkomend stormweer liep men toen eerst groot gevaar tegen de rotsen te worden geworpen en was daarna genoodzaakt in het donker af te houden, de Brettsund in. De eenige hier bekende ankerplaats beoosten Havö kon niet worden bereikt, omdat het schip niet aan den wind was te krijgen, doch gelukkig zag men later onder Ostvaag, op de Oostkust van Massö, lichtjes van vaartuigen en werd daar met veel moeite een schuilplaats gevonden om het slechte weer af te rijden en de averij te herstellen.

Ook in 1884 maakte K. den tocht, de zevende en laatste, met de „Barentz" mede. Ditmaal werden bezocht Beereneiland, het Wijbe Janswater van Spitsbergen, de Westkust van Nova Zembla en de Matotskin-Shar. Wel werd door deze laatste straat doorgedrongen in de Karazee, maar ook ditmaal verhinderde de ijstoestand den voorgenomen tocht naar de IJshaven, aan de N.O. kust van Nova Zembla, waar BARENTS in 1597 had over-

winterd. De steen, welke men voornemens was hier te plaatsen ter herinnering aan die overwintering, moest ook thans weder in het vaderland worden teruggebracht.

Begin October werd K. nu nonactief en 1 Mei 1885 volgde zijn plaatsing a/b. van het artillerie-instructieschip „het Loo", waar hij bijna 2 jaren werkzaam was met zijn tweelingbroeder; terwijl zijn oudste broeder adjudant was van den Directeur en Commandant te Willemsoord.

1 Maart 1887 geplaatst a/b. van Z.M. „Van Speyk", vertrok K. kort daarop met dit schip naar O.-Indië en diende daar tot October 1888 a/b. van Z.M. „Samarang", aanvankelijk reizen doende in de Molukken en naar de Aroe-, Kei-, Tanimbar- en Sermata-eilanden en later wederom blokkeerende op de kust van Atjeh. Daarna volgde zijn plaatsing op Z.M. „De Ruyter", welke evenwel slechts kort van duur mocht zijn, aangezien zijn gezondheidstoestand het reeds in Januari 1889 gebiedend noodzakelijk maakte te repatrieeren.

Tehuisgevaren met het ss. „Zuid-Holland" van de Rotterdamsche Lloyd, bleek zijn toestand van dien aard, dat alleen een zeer belangrijke operatie zijn leven nog kon redden; voor de actieve marine was hij helaas voor goed verloren. Zijn herstel vorderde bijkans een jaar, zoodat hij eerst in Maart 1890, kort voor zijn bevordering tot Luitenant ter zee 1e klasse, de hem aangeboden detacheering bij het Kon. Ned. Meteorologisch Instituut als assistent-directeur van de waarnemingen ter zee kon aanvaarden, in welke betrekking hij werd bestendigd toen hij vier jaren later, wegens lichaamsgebreken, genoodzaakt was zijn pensioen te vragen.

Onder het vele goede werk, hier door hem verricht, moet in de voornaamste plaats worden genoemd „Observations Océanographiques et météorologiques dans la région du courant de Guinée", van welken gewichtigen en buitengewoon omvangrijken arbeid door hem in 1904 een geheel omgewerkte, veel vollediger tweede uitgave werd bezorgd.

Herhaaldelijk verhinderden de gevolgen van de kwaal, die zich gedurende zijn tweede verblijf in de tropen had geopenbaard, hem in de geregelde uitoefening van zijn dienst aan het Instituut. Werkzaam als hij was, trachtte hij zooveel mogelijk daaraan tegemoet te komen door steeds tehuis bezig te zijn, maar toen dit ten laatste niet meer mogelijk bleek, zag hij zich in Maart 1906 genoodzaakt zijn ontslag te vragen uit de betrekking, waaraan hij met zooveel ijver en opgewektheid gedurende vele jaren zijn beste krachten had gewijd.

Betrekkelijk onverwacht nog maakte de dood een eind aan zijn lijden en overleed de laatste der drie broeders, die in de Marine den naam van hun vader hebben weten hoog te houden door zich geacht, geëerd en bemind te maken.

DE OPLEIDING ONZER MATROZEN IN VERBAND MET HUN GEESTELIJKE BELANGEN.

In de Staten-Generaal hebben bij de behandeling der begrooting van het Hoofdstuk Marine over het jaar 1906 wederom eenige leden der rechterzijde de geestelijke belangen onzer matrozen bij den Minister van Marine aanbevolen en werd door dien Minister de behartiging daarvan toegezegd. Het spreekt van zelf dat bedoelde geachte leden uitgingen van hun standpunt betreffende „Godsdienst", vermoedelijk beter gezegd „Kerkelijke leer". Ten aanzien dezer aangelegenheid werd naar ons gevoelen bewezen „Que chacun prêche pour sa paroisse". Wij vermeenen echter dat het voldoen aan de geestelijke belangen, van wie ook, niet naar een vastgesteld programma kan geschieden. Hetgeen de een als onfeilbare waarheid aanneemt, acht de andere onaannemelijk. En zoo staan de paroissen der rechtzinnigen en vrijzinnigen tegenover elkaar. Bij de eerste stelt men Calvijn en de leer der Dortsche vaderen, om maar enkelen van de velen te noemen, op den voorgrond en bij de anderen heeft men van hun leerstellingen afscheid genomen met inachtneming van eene betamelijke verdraagzaamheid jegens andersdenkenden. Met leedwezen hebben wij vrijzinnigen wel eens ondervonden, dat wij door de rechtzinnigen ongeloovigen, paganisten, ja! wat niet al worden genoemd en op gevaar af ons te vergissen, vermeenen wij dat in het oog van een groot aantal rechtzinnigen onze matrozen, meer dan waarschijnlijk het geheele personeel der zeemacht, in de voorste rijen der ongeloovigen, dwalende Christenen enz., enz., worden gerangschikt. Dat is, gelooven wij, minder juist. Wij hebben eerbied voor iedere godsdienstige overtuiging en voor iedere kerk, maar 't spreekt van zelf, dat, al zijn wij nu ook nog zoo verdraagzaam, wij het meeste sympathie gevoelen voor onze kerk en wij Protestant-Remonstranten stellen die zeer hoog.

In onze beschouwingen betreffende de geestelijke belangen onzer matrozen, opgenomen in „De Nieuwe Courant" van den 13 December 1904, No. 346, van den 23 Maart 1905, No. 82 en van den 24 Maart 1905, No. 83, hebben wij, die de eer hadden bijna 48 jaren bij de Marine te dienen, het Nederlandsche oorlogsschip eene op zich zelf staande maatschappij genoemd en

wij teekenden daarbij aan, dat die in menig opzicht tot voorbeeld aan de groote samenleving kon dienen. Daarin lag niet opgesloten, dat bij dat personeel geen behoefte bestaat aan de behartiging hunner geestelijke belangen, niets minder dan dat, en wij hebben dat destijds met nadruk doen uitkomen en daarvoor geijverd. Maar bij die behartiging moet vooral worden gelet op de wijze waarop, want anders ontaardt zij al spoedig in eene van buiten geleerde les, doorweven met allerlei dogma's, waarbij het hoofd wel gevuld maar de werkelijke mensch niet voldaan wordt. Men zal ons toch niet van overdrijving beschuldigen indien wij als vaststaand aannemen dat het beroep hetwelk men uitoefent een grooten invloed heeft op de karaktervorming, zienswijze, gevoelens en behoefte van een ieder. Om nu daarover te kunnen oordeelen en bovenal aan te geven waarin dan die behoeften bestaan voor het personeel der zeemacht, speciaal onze matrozen, en langs welken weg daarin moet worden voorzien, moet men niet alleen jaren lang aan boord van het oorlogsschip hebben gediend en stilzwijgend daarmede over de gansche wereld gezworven, daarop niet onwaarschijnlijk dikwerf uren hebben doorgebracht die men nooit vergeet, maar men moet zich hebben toegelegd zooveel mogelijk in het eigenaardig matrozenleven op te gaan, m. a. w. als het ware met hen hebben geleefd. Dat is naar onze opvatting een eerste vereischte. Wanneer wij nu de vraag stellen of bedoelde leden van ons Parlement zoowel thans als onder onze voormalige Christelijke Regeering, hoe kundig en achtenswaardig overigens ook, naar ons gevoelen aan dat vereischte voldeden, dan antwoorden wij daarop beslist „Neen"!

Vermoedelijk wisten de meesten niet wat stuurboord of bakboord is, evenmin dat hetgeen de hoeksteen is van de School met den Bijbel en alleszins verklaarbaar in een oude mannenhuis, misplaatst is aan boord van het Nederl. oorlogsschip.

Toen wij in der tijd het denkbeeld lazen van de indienststelling van het kerkeschip, of cathechisatieschip of hoe het genoemd zou zijn, stilzwijgend wat de richting, de kleur betreft, zoo *„groen"* als gras, dat ons in ieder geval drie duizend gulden zou hebben gekost en stellig in het brein van een of meer leden der rechterzijde was op stapel gezet, hebben wij dat bestreden. Wil men aan de geestelijke belangen onzer matrozen voldoen, hetgeen wij vrijzinnigen en verdraagzamen ook willen en waarvoor wij jaren geleden hebben geijverd, toen de rechterzijde er niet aan dacht, dan behoeft men daarvoor zijn toevlucht niet te zoeken aan boord van het kerkeschip of cathechisatieschip en ook niet bij een Marinedominee.

Altijd naar onze opvatting heeft men onlangs aan het Departement van Marine het bewijs geleverd de geestelijke belangen onzer matrozen te behartigen, maar op eene wijze die voor hen gepast is en vruchtdragend zijn zal. Als bewijs daarvan moge dienen de herdenking aan den heldhaftigen dood van VAN SPEIJK.

Toen wij lazen dat ter vereerende herinnering aan den moed en de trouw van den Amsterdamschen weesjongen, den zeeheld VAN SPEIJK, één onzer velen, den 5^{en} Februari aan de bemanning onzer oorlogsschepen een rust of vrije dag, gelijk voor den Zondag is voorgeschreven, was toegestaan, zagen wij met groote voldoening dat men den goeden weg heeft ingeslagen ter behartiging der geestelijke belangen onzer matrozen.

Gelet op die order schijnt men aan het Departement van Marine het goede voornemen te hebben de aandacht onzer matrozen te vestigen op de gewichtige plaats die ons Vaderland, hoewel een der kleinste onder de mogendheden, eenmaal heeft ingenomen en waartoe onze zeemacht zoo ontzaglijk veel heeft bijgedragen. Men schijnt hen te willen doen gevoelen dat, om de woorden van wijlen onzen Hooggeschatten landgenoot Dr. SCHAEPMAN te bezigen — „het voor de hoogen en de lagen" eene eer is zijn naam is ingeschreven in het Stamboek waarin die onzer groote zeehelden voorkomen. Men schijnt derhalve aan het Departement van Marine te beseffen dat in het wapen der Koninklijke Marine, zoowel in zijn heden als verleden, zoo ontzaglijk veel poëzie te vinden is en dat de geestelijke belangen onzer matrozen nooit meer en beter kunnen worden gebaat dan door de geschiedenis van Neêrlands heldendaden ter zee voor hen open te slaan, zoo als onlangs gedaan werd ten aanzien van VAN SPEIJK.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine, heeft de eerste gelegenheid die hij had om de geestelijke belangen onzer matrozen te behartigen, op onberispelijke wijze aangegrepen en ongetwijfeld stellen allen die de eer hebben of hadden bij onze Marine te dienen dat op hoogen prijs.

Wanneer wij nu de vraag stellen: „Wat heeft het Departement van Marine tot den jare 1906 gedaan ten aanzien der geestelijke belangen onzer matrozen die als knapen tot ons kwamen"? dan is het beschamend antwoord: „Te veel om het „niets" en te weinig om het „iets van belang" te noemen.

En toch is er, rekening houdende met de oude — maar altijd ware — spreuk „een leerschool is het menschelijk leven", geen beter leerschool voor een ieder en dus ook voor deze jongelingen dan het zeemans leven, zoo als eene rijke ervaring ons geleerd heeft. Wie toch zijn zij? Het is werkelijk een lust te zien met welke goede gevoelens die Nederlandsche knapen bezield zijn wanneer ze zich bij de Marine engageeren. 't Is waar, 't zijn geen kinderen die op het blauw satijnen kussen hebben gerust. Reeds in hunne vroege kinderjaren hebben zij moeten kennis maken met de stormen van het leven, doch men behoeft ze slechts te zien om te ontwaren dat ze er eene eer in stellen op 's lands vloot te mogen dienen. En met een hoofd zoo vol illusiën aanvaarden zij hun loopbaan.

De leerling der leerschool in het menschelijk leven was bij zijne indiensttreding met goede voornemens bezield.

Hoe was nu de leermeester?

Alvorens daarop het antwoord te geven willen wij aanteekenen, dat wij aan de bedoelde leerschool geen privaat Nederlandsch bezit toekennen, die bestaat stilzwijgend bij alle volkeren. Wij stellen er echter twee tegenover elkaâr en wel de onze en die van Japan en beantwoorden nu vorenstaande vraag.

Welnu! de leermeester was voorbeeldig slecht. Tot den jare 1879, toen de lijfstraffen werden afgeschaft, was hij iemand die zoo wreedaardig mogelijk was. Bewijzen dienaangaande laten wij achterwege, want hetgeen wij op dat gebied gedurende bijna 29 jaren hebben bijgewoond, vervult ons nog heden ten dage met innige walging. Men kan hem „de leermeester" niet beter vergelijken dan bij een pedanten schoolmonarch van vroegere jaren uit een afgelegen binnenstad, wiens zienswijze onfeilbaar was, met de plak of roede tot steun van 't gezag. Van al de verwachtingen die de jongeling bij zijn indiensttreding bezat, was in korten tijd niets overgebleven; zij hadden plaats gemaakt voor eene voortdurende vrees voor een pak slaag, op de wreedaardigste wijze toegepast, het dagen lang gedurende volle etmalen aan handen en voeten, zoogenaamd krom in de boeien sluiten, in de grootste hitte en de felste kou om den anderen dag op water en brood en andere wreedheden meer, niet wettelijk voorgeschreven maar naar willekeur uitgevonden.

In beeldspraak gesproken natuurlijk, zetelde die leermeester aan het Departement van Marine waar men trouwens vrij vast in de leer, zoo als men het destijds algemeen was, m. a. w. „orthodoxe", om het zachtste woord te bezigen, te weinig levenswijsheid bezat om te begrijpen dat zoo'n toestand niet mocht bestaan en in ieder geval niet tot November 1879 mocht voortleven.

Men had toch dienen te begrijpen dat er van ontwikkeling, van vaderlandsliefde op die wijze geen sprake kon zijn en dat aan den mensch die geestelijke belangen heeft waaraan hij wil voldaan zien, niet gedacht werd.

Laat ons nu eens nagaan wat er in die circa 29 bovenbedoelde jaren, dat was van 1851 tot einde 1879 in Japan is geschied.

In de maand Juni van het jaar 1854 ankerde Zr. Ms. raderstoomschip „Soembing" onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee G. Fabius, een uitnemend zeeman, nabij het eiland Papenberg, aan den ingang der baai van Nagasaki. Wij hadden de eer aan boord van dien bodem te dienen en waren werkzaam bij den commandant, die belast was met het overbrengen van eene electromagnetische telegraaf als geschenk van Z. M. onzen Koning aan Z. M. den Keizer van Japan.

Twee dagen later en nadat onze gijzelaars (de timmerman Hervin en de zeilmaker Vos) aan boord waren teruggebracht, lieten wij het anker vallen voor Decima, aan het einde der baai, waar ons om steeds ter beschikking te zijn van den

overste FABIUS, eene kamer werd aangewezen in een leegstaand huis. Wij woonden aldaar vijf maanden toen wij naar Java terugkeerden. Ik geloof niet dat ik ooit met liever en aangenamer menschen in aanraking ben geweest dan het volk van Japan destijds was. Men had voor ons de meeste beleefdheid. Z. M. de Keizer, eenige landsheeren en de Gouverneur van Nagasaki gaven ons in porcelein en lakwerk mooie cadeaux en er ging bijna geen dag voorbij of er werd voor de Europeesche onderofficieren en matrozen een groote kist met gebak gezonden en voor de inlandsche vuurstokers en matrozen een kist met kippeneieren.

Wij Nederlanders waren, zooals zij destijds erkenden, de eenige ware en trouwe vrienden, zij hadden aan geen andere Natie behoefte.

Aan onze huisdeuren was slot noch grendel, wij woonden daar als vrienden die men gastvrijheid bewees volkomen veilig.

De „Soembing" was het eerste oorlogsschip dat de Japanners zagen. In December 1854 was dat schip te Batavia terug en vertrok in Juni 1855 wederom naar Japan, waar het toen ten geschenke werd gegeven aan Z. M. den Keizer van Japan. Onze „Soembing" is derhalve het eerste schip geweest van de machtige en bewonderenswaardige Japansche vloot.

Nauwelijks lagen wij voor Decima of een aantal Japansche Heeren verzochten aan den overste FABIUS aan boord der „Soembing" onderwijs te ontvangen in Zeevaartkunde, Scheepsbouw, Stoomwerktuigkunde, Artillerie enz. enz., waaraan natuurlijk werd voldaan. Dat er onder die Heeren een leeraar of leidsman van een TOGO schuilde hebben wij niet gedacht.

Hoewel nu deze korte uitweiding in geen direct verband staat tot het onderwerp dat wij behandelen, zoo staat het toch, naar ons gevoelen, wel degelijk daarmede in betrekking.

In 1864 moest Japan bij Simonoseki tegenover de vereenigde scheepsmacht van Engeland en Nederland het onderspit delven, doch van toen af werd het eeuwenoud gebouw, waarin geslachten geleefd en zich gelukkig gevoeld hadden, door dat zoo hoog staand volk dat van zijn kracht, bovenal van zijn verstand en helder oordeel bewust was, omver gehaald en een nieuw gesticht.

In onbegrijpelijk korten tijd werd de geheele bestaande maatschappij door eene gansch andere vervangen. De kleeding, haartooi, de twee groote sabels waarmede de autoriteiten en welvarende ingezetenen steeds gewapend waren, ook de dwarskijker dier autoriteiten, feitelijk zijn spion, zijn schaduw die hem nooit verliet en hem steeds gadesloeg, kortom dat alles werd bestemd voor een Museum van oudheden. Een bezielden adem dringt door alle lagen der bevolking, men laat geen dag, ja! geen uur verloren gaan en men jaagt gezamenlijk en vast aaneengesloten een ideaal na en dat is: „het Vaderland groot te doen zijn in de rij der volkeren". Hoewel wij den toestand niet van nabij hebben aanschouwd, zoo is het, in aanmerking genomen het schitterend resultaat hetwelk het volk van Japan

in betrekkelijk zoo weinig jaren verwierf, niet anders denkbaar of men was één van zin, partijschappen kwamen meer dan waarschijnlijk niet voor en men streefde derhalve niet naar de overwinning der partij maar naar het behartigen van het belang van het Vaderland.

Of in dat ontwikkelingstijdperk mannen die met een goed hoofd en een warm hart den Staat bestuurden, gemengd werden in allerlei beschouwingen op Godsdienstig gebied en sommigen der betrekkelijke woordvoerders in zich zelf en hun geestverwanten de depôthouders van het in hun oog alleen zaligmakend geloof meenden te mogen zien, laat ons zeggen „rechtzinnigen" is ons niet bekend. Aannemelijk is het niet dat mannen, die zoo'n reuzenarbeid ondernamen en tot een schitterend einde wisten te brengen, bij het bespreken van de belangen van het Vaderland tijd konden vinden het oog op elkaar gevestigd te houden en een patroon zochten te maken waarnaar het geheele volk moest worden geknipt. Te minder aannemelijk omdat het Boeddhisme eischt de geloofsovertuiging van anders denkenden te eerbiedigen en de grootste verdraagzaamheid te betrachten. Hetzij onder den bewolkten hemel, hetzij in den laten avond onder het overweldigend schoon starrendak, de Openbaring, waarin te lezen is:

„Er is geen priester die God verklaart,"

staat het altaar van het vaderland waarop de hoogen en de lagen hun beste gaven ten offer brengen. Voorzeker, wanneer er al ooit sprake kan zijn van vroomheid, dan was het Japansche volk in die dagen vroom in den edelen en verheven zin van het woord, men liep niet aan de leiband van afgezaagde leerstellingen, die niet meer te huis behooren in de tijden waarin wij leven, maar men arbeidde gezamenlijk ten nutte van het vaderland.

Het is, naar ons gevoelen hier de plaats hulde te brengen aan het Japansche volk, dat in zijn voorbeeldig schoon Roode Kruis twee schepen opnam, die de namen dragen van „Hakoedi" (*Grenzelooze liefde*) en „Kosdi" (*Onophoudelijke weldaad*). Wanneer er dan toch sprake zou kunnen zijn van Christelijke liefde, dan heeft dat zoogenaamd niet-Christen volk die toch zeker uitgesproken in die namen zoo bij uitstek lieflijk voor de gansche wereld en zoo volkomen passend in het karakter van elken zeeman.

Terwijl nu het volk van Japan in 1876 bezig is eene vloot te scheppen, werven, arsenalen te bouwen — om ons uitsluitend bij de Marine te bepalen — stichtten wij te Amsterdam eene opleiding voor matrozen die ons in de ± 30 jaren die zij daar aan boord van het voormalig stoomfregat „Admiraal van Wassenaer" gevestigd was, schatten geld kostte.

Het is toch zoo duidelijk mogelijk dat men dan toch had moeten begrijpen dat voor een gebouw, desnoods in den vorm van een schip, te Vlissingen de helft niet zou zijn uitgegeven. Zoo als wij in 1874 aan den toenmaligen Minister van Marine

in onze uitvoerige beschouwingen betreffende den toestand aan boord onzer oorlogsschepen voorstelden, had die opleiding in de geboorteplaats van den onsterflijken De Ruijter gevestigd moeten worden. Maar die Minister wist het beter en de opleiding, waaraan wij aan onderhoud van dat kostbare schip de eene duizend na de andere letterlijk wegwierpen, kwam te Amsterdam, waar die jongens niet waren na te gaan en dikwerf in eene omgeving kwamen waar hun ontevredenheid met bestaaande maatschappelijke toestanden werd ingeprent om niet te spreken van verzet jegens hun meerderen. Naar onze overtuiging ligt de kiem van ontevredenheid die men tegenwoordig helaas! aan boord onzer oorlogsschepen aantreft en zooveel meer hetgeen hun ongeschikt doet zijn voor eene werkkring eens met zooveel ambitie aanvaard, aan boord van de „Wassenaer".

Wanneer nu te Vlissingen buiten de stad de bedoelde opleiding naar ons voorstel was gebouwd, dan was ook de „Nautilus", die niets anders is dan eene geldverslindende onzinnige zijtak der „Wassenaer", geboren in het brein van den stichter van dat opleidingsschip, vermoedelijk achterwege gebleven.

Terwijl voor geslachten adelborsten de „Urania" eenige weken werd in dienst gesteld en de Zuiderzee voor die aanstaande zeeofficieren een geschikt studieveld werd geoordeeld, moet voor ligtmatrozen van het opleidingsschip een groot schip worden gebouwd en daarmede gevaren worden op de hoogte der Canarische eilanden. En onze loodsen, die zeker onder de beste zeelieden kunnen worden gerangschikt, hebben de Noordzee, langs onze kusten en het begin van het Engelsche Kanaal tot studieveld. Wanneer men nu daarmede eens rekening had gehouden dan had men, wanneer de opleiding te Vlissingen was gevestigd geworden gedurende de zomermaanden nu en dan met de brikken „Castor" en „Pollux" op de Schelde kunnen varen, men had zich kunnen bepalen hun een weinig wegwijs te maken aan boord van het schip in zee en allerlei aangelegenheden, die hun op de „Nautilus" worden geleerd en waarvan zij bij het verlaten van dat schip niet het minste nut hebben achterwege kunnen laten. Men was eens op die tochten naar Antwerpen en Ostende gevaren en had daar eenige dagen doorgebracht. Het zijn in het vreemde land zou de geestelijke belangen dier jongelingen ten goede zijn gekomen.

Wij bepaalden ons niet bij één opleidingsschip maar legden te Rotterdam het stoomfregat „Anna Paulowna", dat na van 1876 tot 1884, dat zijn 8 jaren, feitelijk aldaar doelloos gestationeerd te zijn geweest, werd opgeheven.

Wat zal dat methamorphoseeren van genoemde stoomfregatten in opleidingsschepen duizenden guldens hebben gekost!

Wanneer men eens kon berekenen hoeveel geld één scheepsjongen ons tengevolge dier hoogst onoordeelkundige handelwijze betreffende dat opleidingsschip „Admiraal van Wassenaer" en hetgeen daaraan annex is („Anna Paulowna", de tractementen van

een groot aantal officieren, onderofficieren enz., enz.), heeft gekost voor en aleer hij matroos van de derde klasse is, dan zou men zeker verbaasd zijn van dat ontzaglijk cijfer.

Toen de opleiding van Amsterdam naar Hellevoetsluis werd overgebracht, leverde het Departement van Marine het sprekende bewijs, dat die instelling niet moest zijn waar zij jaren lang was. In die overbrenging naar Hellevoetsluis moest derhalve eene verbetering worden gezien. Was zij dat? In veel opzichten ja! doch die verbetering was op veel beter schaal te Vlissingen te vinden en wanneer dan die knapen onder het oog werd gebracht dat zij leefden in de geboorteplaats van den onsterflijken DE RUIJTER, dan zouden daardoor indrukken bij hen geboren worden, die heilzaam op hun karaktervorming zouden werken. Gesteld er wordt eene militaire wandeling door de stad gemaakt en de divisie jeugdige matrozen komt in de buurt van het standbeeld van DE RUIJTER, dan wordt daar niet voorbijgegaan zonder het militair saluut te brengen. Toen de officieren der Fransche Marine kort geleden te Londen waren, stonden zij, bij het passeeren van het standbeeld van NELSON stil en brachten op eerbiedige wijze een groet aan Engeland's grooten zeeheld.

Wij geven gaarne toe, dat wij ons in onze herhaalde beschouwingen betreffende de behartiging der geestelijke belangen onzer matrozen, enkele malen hebben begeven op den weg der idealen, maar dan toch, naar wij vertrouwen, niet op den weg die hoog in de lucht zweeft, maar onder de menschen, onder de matrozen, en het komt ons voor, dat zij voor verwezenlijking vatbaar zijn. De tijden, waarin wij de zee schoon veegden en vloten versloegen, liggen achter ons; onze toongevende macht op zee heeft opgehouden te bestaan. Maar ook de tijden waarin de handhaving van het gezag verborgen lag in het op de wreedaardigste wijze ranselen, liggen sedert lang achter ons en hoofd en hart zijn thans aan het woord. De humaniteit, die zich onder tal van vormen kan voordoen, laat meer en meer hare welluidende stem hooren, zij treedt meer en meer op den voorgrond, zij is, zoo ergens, aan boord van het Nederlandsche oorlogsschip geen vreemdelinge en zij wordt door onze matrozen hoog vereerd en in praktijk gebracht. Welnu, wanneer wij dan door machtsvertoon naar buiten geen invloed meer kunnen uitoefenen, laten wij ons dan beijveren, dat er ook nu nog van ons volk eene kracht uitga, wars van alle priesterheerschappij of kerkelijke dogmatiek en dat wij trachten groot te zijn in alles, waarin ook een klein volk groot kan zijn.

Al meermalen heb ik een beroep gedaan op mijne landgenooten en verzocht, dat velen aan boord onzer in onze zeehavens liggende oorlogsschepen als spreker zouden optreden, niet als een boetprediker, die hun zondenregister voor hun openslaat en hun allerlei leerstellingen als geijkte waarheid opdischt, die wellicht zeer ernstig, doch onbetwistbaar hoogst vervelend zijn, maar die bij eene onderhoudende voor-

dracht hen weten te verheffen boven den dagelijkschen sleur. Op gevaar af ons te vergissen, gelooven wij, dat onze stem die was van een roepende in de woestijn en dat zich tot heden daarvoor niemand heeft aangemeld. Vermoedelijk moet de oorzaak daartoe voor een groot deel in ons eigenaardig volkskarakter worden gezocht. Wij zijn voorzeker een rustig, ordelievend en arbeidzaam volk, in weinig woorden saâmgevat „rijk in deugden", maar te beseffen en te gevoelen al het schoone en verhevene dat in ons volksbestaan is verborgen, dat doen wij, uitzonderingen daargelaten, gewoonlijk niet en meer bevoorrechten, meer ontwikkelden, denken er niet aan de aandacht van minder bevoorrechten en minder ontwikkelden daarop te vestigen. REVEREND LUCKING TAVENER, schrijver van het voor het Nederlandsche volk zoo hoogst vleiend boekwerk „Among the Dutchmen", teekent daarin aan, dat de historieschrijver, Professor ROGERS heeft gezegd *„Holland is het heilige land van het Modern Europa en zijn naam moet geheiligd worden gehouden."* Wanneer nu die Engelsche geleerde dat gevoelt, is het dan voor ons, om bij de opleiding voor matroos te blijven, niet onverklaarbaar dat niets, hoegenaamd niets wordt gedaan om die vaderlandsche gevoelens, waarmede die knapen bezield waren bij hunne indiensttreding, aan te wakkeren. „Our Royal Navy" zeggen de Engelschen en in dat enkel woord „Our" is hun rechtmatige nationale trots als het ware te vinden.

Maar met niet minder trots dan onze Engelsche naburen dat doen, kunnen wij zeggen „Onze Koninklijke Marine."

Zij, die de eer hebben of hadden bij de Koninklijke Marine te dienen, zien in dat schoone wapen — wij weten er geen beter woord voor — eene oude aristocratische familie, die door omstandigheden op een minder grooten voet moet leven, maar die onder de patricische familiën van het Nederlandsche volk nog altijd eene eerste plaats inneemt en eene waardige in het buitenland.

Ongetwijfeld hebben deze gedachten den bij het Departement van Marine gedetacheerden officier der Koninklijke Marine bezield, die den Minister voorstelde den sterfdag van onzen VAN SPEIJK, van onzen grooten Amsterdamschen weesjongen te herdenken op eene wijze, zoo als heeft plaats gehad. Wij betuigen dien officier daarvoor onzen eerbiedigen dank.

Oh! 't is zoo jammer, zoo ontzettend jammer, dat de opleiding voor matroos niet te Vlissingen gevestigd is en hartelijk hopen wij, dat voor en aleer wij ons verder vastnestelen in Hellevoetsluis, die opleiding in een groot gebouw te Vlissingen onder dak zal worden gebracht. En wanneer dan in de nabijheid van het standbeeld van DE RUIJTER, sedert 1894 zoo uitnemend geplaatst, eenige zitbanken worden gezet, dan kunnen op een zomeravond de jongens der opleiding daar, ziende over de schoone zee, plaats nemen. Altijd uitgaande van het denkbeeld, dat een leven zonder idealen geen leven is, zoo koesteren wij er wederom een, wanneer die jeugdige knapen daar in de

nabijheid van dat standbeeld zijn, terwijl de zon in haar goddelijk schoonen glans ondergaat en in de zee verdwijnt. En dan is het ons als of er een stem uitgaat van dat prachtig beeld, die zegt:

„Ik zie U met genot Uwe loopbaan aanvangen in mijn geboortestad en ik houd mij overtuigd dat Ge U beijveren zult een eervolle plaats op 's Lands vloot in te nemen. Het zoo hooge standpunt dat ik, de touwslagersjongen van voorheen, heb bereikt, is, ik erken het, voor U onbereikbaar, de omstandigheden van het toen en het heden zijn gansch anders. Maar het vaderland is hetzelfde gebleven, al is zijn machtsvertoon naar buiten niet zoo groot als weleer.

„Dat kostbaar land, waarvan een 17de eeuwsch dichter heeft gezegd: „God schonk elk volk een land, doch niet aan ons, wij hebben het met eigen handen gemaakt", dat land hetwelk eenmaal een groot deel der wereld en haar politiek heeft beheerscht, heeft behoefte aan Uwe krachten en rekent op Uwe trouw, Uwe toewijding en plichtsbetrachting, niet minder op Uwe eerbiediging van het gezag."

Tooneelen als wij hiervoren in beeldspraak schilderden kunnen te Hellevoetsluis niet voorkomen, die zijn onafscheidelijk van Vlissingen.

Plaats die jonge mannen, die de toekomst op hun schouderen dragen daar in een gebouw, in uiterlijk aanzien het schip waarop DE RUYTER sneuvelde, „De Zeven Provinciën", dan staat daar een gedenkteeken waarvan voor hen een bezielende adem uitgaat en dat hun geestelijke belangen meer en beter zal bevorderen dan de leer der Dortsche vaderen en hun geestverwanten het vermogen te doen in 1906.

Nog eens, te Vlissingen, daar en nergens zoo goed, kan het feu sacré dat in die jeugdige knapen schuilt worden aangewakkerd en wanneer zij dan na geëindigden oefeningstijd aan boord der actieve schepen worden geplaatst, laten wij ons dan beijveren hun het leven zoo aangenaam te maken als de omstandigheden dat toelaten, niet eenig en alleen door de maag, want die is vaak niet te bevredigen en stelt hoe langer hoe hooger eischen. Sta hun op ieder schip toe comedie te spelen, soldaten en matrozen zijn geboren acteurs.

Hiervoren hebben wij gezegd „een leerschool is het menschelijk leven" en het zeemansleven is daarin eene afdeeling van de hoogste beteekenis. Wanneer allereerst die knapen op de opleiding en later aan boord onzer oorlogsschepen in de goede richting worden geleid, dan keeren na geëindigden diensttijd mannen in de maatschappij terug, die dank zij de juiste behartiging hunner geestelijke belangen en de groote ondervinding en menschenkennis die zij hebben opgedaan, een weldadigen invloed op hun omgeving kunnen uitoefenen. Zij hebben geleerd niet te gelooven aan wonderen die met de

eeuwig onveranderlijke natuurwetten in strijd zijn, maar aan hetgeen waar is en goed.

Niet zelden doen veel rechtzinnigen ons denken aan hetgeen onze Duitsche naburen zoo kernachtig uitdrukken *„das Gewohnheitsthier."* Binnen eene hoog omheinde kleine ruimte geboren en opgevoed, waarin een blik naar buiten schier onmogelijk is of door derden, die belang hebben bij het bestaan der partij onmogelijk gemaakt wordt, leiden zij een leven dat zoo regelmatig afloopt als een uurwerk, en hun blik op dat leven wordt verduisterd door een dikken nevel. Maar wij mannen van onze vloot, wij geen beteren maar anderen, wij hebben in ons zwervend leven over de gansche schoone aarde en in een leven onder zooveel volken onze oude plunje afgelegd. De Openbaring staat voor ons niet op de bladzijden van het eeuwenoude boek, waarin zoo menig schoon beeld, zoo menig schoone gedachte, (*bovenal het 13e Hoofdstuk van den eersten brief van den Apostel Paulus, inzonderheid het laatste vers*) voorkomt, maar de Openbaring aanschouwen wij in den Goddelijk schoonen sterrenhemel, in de wonderen der Schepping, in die duizenden werelden die wij daar boven ons zien en die millioenen mijlen van ons verwijderd zijn. Het personeel onzer zeemacht leeft niet in eene hoog omheinde, kleine ruimte, maar in eene grenzelooze waarin men zich beijvert de belangen van het Vaderland te behartigen.

In de aflevering van „Onze Eeuw" van Januari 1905 heeft de Hoogleeraar Dr. B. H. C. K. VAN DER WIJCK in „Een pleidooi voor geestesleven" o.a. gezegd: „dat de mensch niet enkel schepsel maar binnen zijn sfeer schepper is, bezield door eene hoogere geestelijke macht, welke nieuwe dingen te voorschijn drijft." De indrukken die deze hoogere geestelijke macht ontvangt zijn steeds, maar bovenal in de jongelingsjaren van de grootste beteekenis en al sticht men nu ook te Hellevoetsluis de beste opleiding voor den matroos die men zich denken kan, dan zullen de indrukken welke die knapen daar ontvangen, verre ten achter staan bij die welke ze te Vlissingen zouden verkrijgen. Die jongelingen worden mannen en zooals wij hiervoren hebben gezegd, zij kunnen wanneer ze later in de groote samenleving terug keeren wegens hun levensopvattingen in hun sfeer schepper worden van toestanden waarbij hun omgeving wordt gebaat.

Afgescheiden van de voordeelen die Vlissingen, als plaats waar de bedoelde opleiding gevestigd moet zijn, aanbiedt en die wij hiervoren aanteekenden, is er meer, het zou een daad zijn van piëteit aan de nagedachtenis van Neêrlands grooten zeeheld.

Het Departement van Marine zou daardoor het bewijs leveren dat het er niet alleen prijs op stelt dat daar het standbeeld staat van hem wiens naam zulk eene schitterende plaats inneemt in de geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen, maar dat het, nu Vlissingen opgehouden heeft oorlogshaven te zijn, dat

beeld in eene omgeving wil plaatsen zoo eigenaardig als het personeel der Marine.

Het Departement van Marine bewees door het herdenken van den dood van VAN SPEIJK dat men, om de woorden te bezigen, die onze geliefde- en geëerbiedigde Koningin onlangs bij gelegenheid van het gouden feest der Kweekschool voor Zeevaart te Leiden heeft gesproken, er naar streeft liefde voor het Vaderland, de Zeemacht en hare roemvolle traditiën te bevorderen.

Wij houden ons overtuigd dat dit Departement op den ingeslagen weg zal voortgaan, waardoor de geestelijke belangen onzer matrozen in den voor hen passenden vorm zullen worden gebaat. De zaak is bij de officieren gedetacheerd aan genoemd Departement, 's Minister's raadslieden in dezen, in goede handen. Zij zijn uitgerust met eene rijpe ervaring en denken niet aan een drijven op het pad der dogmatiek die men voor godsdienst wil uitgeven. Men kan dienaangaande gerust zijn. Aansporing daartoe door hen die het matrozenleven hoogstens bij naam kennen, is overbodig. En acht men dat niet voldoende, zoodat men als rechtzinnige zich verplicht rekent het zielenheil onzer matrozen te behartigen door eindeloos — en dat nog wel in het Parlement waar dan toch gewichtiger aangelegenheden zijn te bespreken — tot vervelens toe de aandacht van den Minister op hun geestelijke belangen te vestigen, dan zouden wij wel het navolgende in overweging willen geven.

Betrekkelijk kort geleden hebben onze officieren, machinisten, onderofficieren en matrozen de torpedobooten „Hydra", „Scylla", „Minautaurus", „Python" en „Sphinx" van Nederland naar Java gebracht en hun kameraden, die het zeeleven niet van hooren zeggen, maar bij ervaring kennen, die zoo'n hoogst gevaarvollen tocht kunnen beoordeelen, zijn trotsch op die mannen.

Wij zagen daarin het bewijs dat wij, al leven wij dan ook op zee op minder grooten voet dan voorheen, nog altijd te huis zijn op de zee.

Welnu! wanneer dan bij voorkomende gelegenheid eenig rechtzinnig woordvoerder in 's Lands vergaderzaal de reis naar Java met zoo'n torpedoboot eens medemaakte, dan zou hij niet onwaarschijnlijk het zeemansleven eenigszins leeren kennen en zoo niet als een betere dan toch stellig als een andere te Batavia aankomen. Dan zou hem al verder blijken dat men den gereformeerden grondslag wel te huis kan laten, want dat alleen de innige en stilzwijgende overtuiging van geloof, hoop en liefde allen in hun gevaarvol beroep vereenigt en bemoedigt, daartoe als het ware geïnspireerd door het schoone beeld. »**De rots der eeuwen**" en het niet minder schoone »**Helpt elkaar**".

Hartelijk hopen wij dat de Heer COHEN STUART, Minister van Marine, ons vorenstaand voorstel betreffende de standplaats van de opleiding der matrozen in gunstige overweging zal willen nemen en die zoodra mogelijk van Hellevoetsluis naar Vlissingen

doen overbrengen, kan het zijn op te richten naar de door ons aangegeven wijze, al erkennen wij gaarne dat die voor verbetering vatbaar is.

Den Haag, 11 Mei 1906. W. H. F. VOGEL,
Gepens. Hoofd-Inspecteur van Admin.
der Kon. Marine.

NOGMAALS „IETS AANGAANDE DE KIELLINIE ALS GEVECHTSFORMATIE ENZ."

De inhoud van het artikel van den luitenant ter zee 2e kl. P. H. GALLÉ, voorkomende in het „Marineblad" van 23 April 1906, geeft mij aanleiding tot de veronderstelling, dat het artikel van mijne hand, voorkomende in de aflevering van dat blad van 6 Maart d.a.v. en getiteld „Iets aangaande kiellinie enz", door schr. niet beschouwd is geworden uit het oogpunt van de bedoeling, welke aan het schrijven van dat artikel ten grondslag lag.

Deze bedoeling toch, lag hoofdzakelijk besloten in het voorkomende in de laatste alinea van dat art. en wel (zooals dit ook door den gepensionneerden kapitein-luitenant ter zee VREEDE in diens gehouden lezing voor de Marinevereeniging op 13 Maart 1906 werd opgevat), om daarmede uiting te geven aan eenen uit de Marine zelve voortkomende wensch, om tot eene, m. i. zoo hoogst noodzakelijke, herziening van ons manoeuvreerboek te geraken.

En waar nu door mij het bezigen van eenigerlei vlakformaties in een hedendaagsch zeegevecht ten zeerste wordt veroordeeld, als zijnde deze formaties bij eene eenigszins uitgebreide scheepsmacht o. m. zoo samengesteld, dat het m. i. practisch onmogelijk zal blijken om deze op de juiste wijze op het juiste oogenblik aan te wenden en ik overigens in een publiek tijdschrift over de resp. plaatsen, die aan deze formatie en aan de lineaire in bedoeld boek zijn gegeven geworden, niet verder meende te mogen uitweiden, zoo stelde ik mij tevreden, met aan te geven de m. i. tactisch meest voordeelige aanvangspositie van eene kiellinie, waaraan eenige beschouwingen werden vastgeknoopt.

Als gevolgtrekking uit deze beschouwingen werd door mij o. m. geconcludeerd, dat, aangenomen de kiellinie als gevechtsformatie een tactiek *gegrond* op de door mij bedoelde, veel voordeel zal kunnen opleveren.

Opzettelijk werd gezegd „kunnen opleveren", omdat het te bereiken voordeel hoofdzakelijk afhangt van de mogelijkheid

voor den aanvaller om de gunstige aanvangspositie te verkrijgen en verder geheel afhangt van de wederzijdsche uit te voeren manoeuvres.

Omtrent het meer of minder doelmatige dier wederzijdsche manoeuvres nu, zouden zoovele beschouwingen mogelijk zijn en zouden daarbij nog zoovele factoren in rekening moeten worden gebracht, dat daaromtrent niet voor andere zienswijze vatbare, veronderstellingen te willen vaststellen, m. i. onmogelijk moet worden geacht. Door mij werden dan ook slechts die manoeuvres van B. beschouwd, welke mij voorkwamen min of meer het type van de voor dezen mogelijke manoeuvres weer te geven en ben ik door de nadere beschouwingen van schr. niet in 't minst overtuigd geworden, daarbij minder juist te zijn te werk gegaan.

M. i. kan dan ook zeer zeker gezegd worden, dat wanneer beide beschouwde vloten materieel geheel gelijkwaardig zijn, aan dien vlootvoogd een belangrijk overwicht op zijn tegenstander zal verzekerd zijn, aan wien het gelukt is de door mij bedoelde aanvangspositie in te nemen, en die overigens het best vertrouwd zijnde met het bestaande verband tusschen onderlinge afstand, eigen linielengte en te sturen koersverschil, dit op de meest juiste wijze weet in toepassing te brengen.

Onbekendheid voor den tegenstander evenwel, met de wijze waarop door den vlootvoogd het tactische grondbeginsel van concentratie van kracht op een zwak punt van dien tegenstander, in practijk zal worden gebracht, heeft ten allen tijde voor een ondernemend admiraal de grootste voordeelen opgeleverd en nagenoeg de geheele zeekrijgsgeschiedenis toont aan, dat steeds die aanvoerders de grootste resultaten bereikten, die degelijke persoonlijke eigenschappen paarden aan de aanwending van eene, op logischen grondslag gebaseerde, tactiek, welke voor hen nog niet was aangewend geworden; we behoeven slechts te denken aan De Ruijter in de 4-daagsche zeeslag, Rodney, ongeveer een eeuw later, in West-Indië, Nelson bij Aboukir en Trafalgar, en Togo bij Tsoushima.

Door verrassend optreden daarom en het door schijnmanoeuvres buiten gevechtsafstand zooveel mogelijk verbergen van den aard en de bedoeling der aan te wenden tactiek zal bij een aan te gaan hedendaagsch zeegevecht een eerste voorwaarde zijn voor de mogelijkheid tot het verkrijgen der bedoelde gunstigste aanvalspositie.

Ook in Engeland is men meer en meer van de wenschelijkheid overtuigd geworden van geheimhouding van de resultaten bij tactische vlootoefeningen verkregen en lekt van de dit jaar op reusachtigen schaal te houden manoeuvres slechts zeer weinig uit. Echter is bekend geworden, dat wanneer bij die manoeuvres een gevecht in open zee ontstaat, dit, zoodra de vloten op gevechtsafstand zijn gekomen, zal moeten worden gestaakt, en de vermoedelijke uitslag zal worden bepaald naar de onderlinge positie, die op dat oogenblik de beide strijdende

vloten ten opzichte van elkander innemen (verder natuurlijk rekening houdende met de gevechtsvoorwaarde der vloten).

En nu mag het vorenstaande m. i. wel tevens als een bewijs gelden, dat men ook bij die grootste der maritieme natiën de onmogelijkheid inziet, om de waarde van, tijdens een aangegaan gevecht te houden, tactische bewegingen, zelfs bij daadwerkelijke vredesmanoeuvres, te beoordeelen, (en zulks op papier te willen doen, zou ons zeker geheel vruchteloos zijn), doch tevens welk een waarde men daar hecht aan het verkrijgen van eene gunstige aanvangspositie.

Hoewel ik nu zooals ik hiervoren zeide van gedachtenwisseling betreffende de meest waarschijnlijke wederzijdsche manoeuvres en de vermoedelijke resultaten daarvan, weinig verwacht, zoo wenschte ik toch op de „nadere beschouwingen" van den heer GALLÉ nog enkele aanteekeningen te maken.

In de eerste plaats erkent schr. in de eerste alinea van zijn artikel, dat B. in eene „netelige omstandigheid is geraakt" en gaat hij nu na wat voor B. de beste maatregel is.

Dit zal zijn volgens schr. een koers veranderen bij opvolging verder dan // A, d. w. dus zeggen een ontwijken van het gevecht, waarvoor hij in 't gunstigste geval (1 divisie van 4 schepen) nog ± 5 min. noodig zal hebben.

Maar blijkt dan niet duidelijk het aanvankelijk voordeel van A, die door zijn positie bij den aanvang van het gevecht, zijn tegenstander in een netelige positie heeft gebracht en hem dwingt het gevecht te ontwijken, op een zoodanige wijze, dat die tegenstander minstens ± 5 min., bij een linielengte van 8 schepen reeds ± $8^1/_2$ min. noodig heeft, voor hij evenveel geschut in 't vuur heeft als A, die rustig zijn koers heeft kunnen vervolgen. Hoeveel schoten A in dat tijdsverloop met het nieuwerwetsche geschut meer en juister gericht heeft kunnen doen dan B, zal ik niet taxeeren, doch dat dit aantal een belangrijken invloed op het verder verloop van den strijd kan hebben, zal wel geen betoog behoeven.

Ik ben mij zeer wel bewust geweest dat de koersverandering bij opvolging van B // A (daar ik veronderstelde dat B het aangeboden gevecht aannam) voor B de meest aangewezen manoeuvre zal zijn, (zie bldz. 683 7e alinea) aannemende slechts aan eene zijde eene divisie van A optreedt; ik nam daarbij echter aan, niet dat A over een grooter maximum-vaart beschikte, doch wel, dat A als aanvaller en geheel voorbereid op elke tegenmanoeuver van B, het voordeel had eerder over zijne maximum-vaart te kunnen beschikken dan dit bij B het geval zoude zijn; B zal deze ten slotte even hoog op kunnen voeren als A.

Heeft dan ook B als een gevolg van zijne aanvangs-„netelige omstandigheid" nog niet voldoende geleden om de mate-

rieele waarde der beide vloten zoodanig uiteen te doen loopen, dat een gevecht in // koersen ten slotte in het voordeel van A moet uiteenloopen, dan zal A het gevecht tijdelijk moeten ontwijken, om door behendig manoeuvreeren buiten gevechtsafstand, te trachten B wederom in die „netelige omstandigheid te brengen".

Wordt door B als tegenmanoeuver bij opvolging naar S.B.-koers veranderd, dan zal naar mijne meening de door mij op bldz. 683 aangegeven handelwijze van A (zie fig. 3 en fig. 4) de meest doelmatige zijn, om terwijl hij steeds zijne breede zijde kan benutten (behalve in fig. 3 tijdens zijne koersverandering naar S.B. in welke zelfde omstandigheid B echter ook verkeerd heeft) zooveel mogelijk vóór B te blijven ten einde als de gelegenheid zich aanbiedt weer in de „bedoelde gunstige aanvangspositie" te komen.

Zeer juist is de opmerking dat men zal moeten trachten het vuur te concentreeren op het leidende schip 5e alinea blz. 876 maar quand on ne put avoir ce qu'on aime, il faut aimer ce qu'on a, en waar nu aangenomen werd, dat om een schip buiten gevecht te stellen hiervoor minstens het geconcentreerde vuur op gevechtsafstand van 4 schepen noodig is, zal het m. i. wijs gezien zijn van B om wanneer deze in de meergenoemde netelige omstandigheid geraakt is en hij in de aangenomen koers volhardt, het vuur voorloopig te concentreeren op het dichtsbijzijnd schip van A, dus op diens staartschip.

De door schrijver gemaakte vergelijking met de door admiraal Togo in den slag bij Tsoushima gevolgde tactiek (zie blz. 876) is mij niet recht duidelijk. Togo toch volgde een weldoordachte nieuwe tactiek, welke aanvankelijk ook geheel op het verkrijgen van de gunstige aanvangspositie gebaseerd was, zoodat dan ook na ± $^1/_2{}^u$ het gevecht feitelijk reeds beslist was; verder handelde hij en met hem zijne hoogst bekwame onderbevelhebbers geheel zooals de omstandigheden als het meest doelmatig aangaven, waarbij de belangrijk grootere snelheid der Japansche schepen hem zeer veel nut opleverde.

Dat hieruit eenige conclusie zoude zijn te trekken tegen het door mij aangevoerde, kan dan ook niet worden ingezien.

Hetzelfde geldt m.i. voor de beschouwing, voorkomende op blz. 877, zoodat hetgeen schrijver vermeent aangetoond te hebben, onderaan blz. 877 door mij in geenen deele wordt erkend.

Wat ten slotte aangaat de bezwaren door schr. geopperd tegen het door mij geconcludeerde sub 5, zoo diene dat het daarin aangegevene ten nauwste verband houdt met het voorkomende sub 3 en 4, zooals daaruit m. i. ook duidelijk blijkt en overigens slechts een van de vele pro's aangeeft voor de

bewapening met *een* soort geschut, terwijl ik volstrekt niet blind ben voor de gegrondheid van vele contra's.

De door schr. aangevoerde argumentatie ter zake schijnt mij bovendien minder gelukkig gekozen, eene argumentatie, die overigens strikt genomen, niet tegenover het door mij opgemerkte staat, daar ik slechts, in verband met het hooger besprokene tot het wenschelijke van het zich aan boord bevinden van geschut van *een* kal. kwam. De grootte van dit kal. liet ik buiten beschouwing.

De „Katorie" en „Kashima" werden reeds ontworpen nog vóór of in het allereerste begin van de Russisch—Japanschen oorlog en waren in bouw reeds te ver gevorderd om daarin nog veranderingen aan te brengen omtrent wier noodzakelijkheid toch ook nog veel tegenstanders gevonden werden.

Engeland en Japan beide, hebben evenwel bij den nieuwen aanbouw hunner slagschepen, waarvan de plannen geïnspireerd werden door de lessen uit den Russisch—Japanschen oorlog getrokken, daarbij behalve het anti-torpedogeschut (hetgeen in Japan opgevoerd werd tot een kal. van 12 cM.), slechts 1 soort vuurmond en wel van het grootste kal. aangebracht, terwijl de snelheid dier schepen zeer hoog wordt opgevoerd (21 mijl).

En nu mogen er in Engeland tegen de plannen van de „Dreadnought" wel reeds weder stemmen zijn opgegaan, zoo zal hierbij zooals de „Army and Navy Gazette" opmerkt, niet moeten worden vergeten: „that this design does not rest on „the responsibility of any one person, but is the result of con„sideration given to the matter by a committee of naval offi„cers and civilians of acknowledged experience and skill. More„over practically all the naval officers holding high commands „were consulted and their views obtained".

H.

Naar H.'s meening zoude ik de strekking van zijn betoog; — herziening van ons manoeuvreerboek —, over 't hoofd hebben gezien. Inderdaad deed ik dit niet, maar vond dat op conclusies uit een studie waarin ik ernstige gebreken meende te zien, niet tot zoo iets mocht besloten worden. Bovendien liet H. ons slechts zien eene eigenaardige opstelling in kiellinie maar werd niets ten nadeele van een of andere vlakformatie aangetoond; wat toch wel gewenscht ware geweest, om voorstanders van die formatie te bekeeren.

Ook ik moest mij houden binnen dezelfde grenzen die H. bonden in zijn betoog en schreef daarom (blz. 878): „de R.-J. oorlog leerde voorts dat lineaire formaties voor ernstgebruik goed voldeden" en meende hiermede voor goede verstaanders wel kenbaar gemaakt te hebben, dat ook ik geen bewonderaar van vlakformaties ben.

Van de lineaire formatie is de kiellinie de grondvorm en ben ik het hierover dus wel geheel met H. eens (sub 2 blz. 696); maar kwam tot dit besluit uit hetgeen de practijk ons leerde.

Verder zegt H. „kunnen opleveren"; ja, alles kan; maar men beveelt toch een of ander systeem, waarvoor dan ook, toch slechts aan, indien dat systeem een groot percentage kans op succes aanbiedt.

En dit nu juist acht ik niet zoo groot als H. en meen dat een gunstige aanvangspositie (die ik trouwens onbesproken liet), pas waarde krijgt als zoodanig, wanneer het mogelijk is den tegenstander wat langer zijne nadeelige positie te laten gevoelen en hij niet door eene eenvoudige manoeuvre in beter omstandigheden kan geraken. De aanvangspositie door H. aangegeven besprak ik dan ook niet, maar wel zijn „verdere beschouwingen".

Dat Engeland de schatten gelds die groote vlootmanoeuvres kosten ten eigen bate aanwendt en dus geheimhouding betracht is duidelijk en zooals H. aangeeft hecht men daar zeer veel aan die aanvangspositie.

Ik moet het hier echter nogmaals herhalen, dat ik niet die aanvangspositie besprak, wel de verdere beschouwingen en vind ik het wel wat vreemd dat H. nu gedachtenwisseling hierover vruchteloos noemt, waar hij zelf de stof levert en nagaat wat er bijv. geschiedt na 20 minuten vechten (blz. 680).

Het Engelsche beginsel mij zoo aanbevolen is door H. hiermede toch zeker niet gehuldigd. —

Waar H. de 45° koersverandering naar b/b. van B gelijk stelt met een ontwijken van het gevecht is hij m.i. minder juist in zijne conclusie. Volgens H. moest vloot A trachten de B vloot weer in die ongunstige positie te krijgen, ik meen aangetoond te hebben dat dit niet zoo gemakkelijk gaat, maar dat B. zijn volle batterij weer kan gebruiken waar H. hem een wel wat passieve rol had toegedacht.

H. sprak toch van een convergeerende koerstactiek, nu wil hij A rustig door laten liggen, maar nu verandert die convergeerende methode in een divergeerende.

Ook 't volgende ziet H. voorbij. A is in eene positie gekomen waarvoor hij zich waarschijnlijk nog wel wat moeite heeft gegeven en natuurlijk op eenen zoodanigen afstand dat zijn geschutvuur het werkzaamste was. Ik vermoed dus wel degelijk dat A mede zal draaien naar b/b. om zich niet in een oogwenk het groote voordeel uit handen te geven en B's tijdelijke artilleristische minderheid door zijne 45° draaien wordt nu gedeeltelijk gecompenseerd. Doet A het niet, nu goed; maar dan bestaat er ook geen convergeerende koersmethode in dit door H. aangegeven geval.

Op het gebied van snelheid schijn ik H. verkeerd begrepen te hebben en waarschijnlijk velen met mij. Schrijver bedoelde slechts dat B niet zoo vlug als A, over zijn maximumvaart (die ten slotte even groot is als die van A) kon beschikken.

Welnu nemen we dit aan en tevens dat B pijpketels heeft. Hierop mag men in oorlogstijd toch zeker wel rekenen dat ze in 40 minuten stoom hebben en meen ik wel te hebben aangetoond dat met de besproken 45° koersverandering de convergeerende koersmethode niet zoo erg te vreezen is.

Dat schrijver mij niet begrijpt waar ik de slag van Tsushima aanhaal spijt mij. Ook in de aanvangspositiën gekozen door admiraal Togo en die aanbevolen door H. zit een typisch verschil. H. houdt zich op aan de uiterste grens der voordeelige positie, terwijl juist Togo met zijne divisie slagschepen en pantserkruisers zoo op de vijandelijke linie drukte dat we van eene T stelling zouden kunnen spreken. (Zie vroeger aangehaalde Mittheilungen.) Deze opstelling geeft bij een naar b/b. en s/b. wenden van de tegenpartij heel wat meer speling en gelegenheid om een machtig breedezij vuur te stellen tegenover een matig boegvuur.

Strikt genomen zoude mijn argumentatie omtrent het één of meer kalibervraagstuk niet staan tegenover het door H. gezegde, welnu beschouwen we het dan als eene aanvulling.

Ten slotte nog dit: waar schrijver thans beweert zich tevreden gesteld te hebben met het aangeven „van de meest voordeelige aanvangspositie van een kiellinie waaraan eenige beschouwingen werden vastgeknoopt", daar heeft hij mij en ik meen ook anderen op een dwaalspoor gebracht, door zóó lang bij de convergeerende koerstactiek stil te staan, dat ik meende, daar het zwaartepunt te moeten zoeken.

P. H. GALLÉ.

OFFICIERSBENAMING BIJ DE KONINKLIJKE MARINE.

Reeds jaren geleden werd door mij in dit tijdschrift de wenschelijkheid betoogd om de benaming der verschillende officiersrangen bij de marine, in overeenstemming te brengen met die der landmacht.

Toenmaals werd zulks in het „Marineblad" niet verder besproken, vóór noch tegenstanders deden zich hooren.

Naar aanleiding van een gesprek dat ik onlangs daarover voerde, zij het mij vergund in gewijzigden vorm, daarop nog eens terug te komen, hopende dat ditmaal eenige verdere bespreking in het „Marineblad" daarvan het gevolg moge zijn.

Ik stel mij dan voor, dat de rangen bij de zeemacht beter dan nu zouden kunnen worden aangeduid op de wijze zooals in het hieronder volgende staatje wordt aangegeven.

ZEEMACHT (nu).	LANDMACHT.	ZEEMACHT (zooals wordt voorgesteld).
Adelborst der 1e klasse.	2e Luitenant.	Luitenant ter zee der 2e klasse.
Luitenant ter zee der 2e klasse.	1e Luitenant.	Luitenant ter zee der 1e klasse.
Luitenant ter zee der 1e klasse.	Kapitein.	Kapitein ter zee.
Kapitein-Luitenant ter zee.	Luitenant-Kolonel.	Luitenant-Kolonel ter zee.
Kapitein ter zee.	Kolonel.	Kolonel ter zee.

Wat is er tegen?

Ten 1e misschien de traditie maar bij mij weegt dat niet op tegen de voordeelen door de verandering te verkrijgen.

Ten 2e. De benamingen zooals die nu zijn, zijn meer in overeenstemming met die bij de marine voor andere natiën in gebruik, maar ik vind het meer practisch overeenkomst te hebben tusschen de benamingen voor zee- en landmacht in ons eigen land dan met de marines van andere natiën.

Wat is er voor?

De werkkring der adelborsten 1e klasse en hun leeftijd, beide zooals die tegenwoordig zijn, geven aanleiding om, evenals zulks reeds met hun uniform geschiedde, nu ook hunne benaming meer in overeenstemming te brengen met de één rang boven hen staande luitenants ter zee en die niet meer, behalve het onderscheid in klasse, gelijk te doen blijven met die der adelborsten voor het Koninklijk Instituut voor de marine. Bij hunne bevordering tot officier dienen zij m. i. de benaming adelborst tegen die van luitenant ter zee te verwisselen.

De luitenants ter zee der 2e en 1e klasse worden door niet militairen veelal gelijk beschouwd aan 2e en 1e luitenant, de kapitein ter zee met kapitein der landmacht en is zulks voorzeker onaangenaam.

Men behoeft geen misplaatste hooghartigheid te bezitten om liever aangezien te worden voor hetgeen men werkelijk is, dan voor lager en wat de kapiteins ter zee betreft voor subalterne officier, terwijl men reeds zijn tweeden hoofdofficiersrang bereikt heeft.

De enkelen die zeggen dat zulks hen niet schelen kan, zijn wel eens juist degenen die in werkelijkheid daardoor het meest worden gegriefd.

Op een schip sprekende over de daar aan boord dienende officieren met den rang van luitenant ter zee der 1e klasse worden zij gewoonlijk met „de kapiteins" aangeduid en waarom hen dan ook niet officieel zoo genoemd?

Meer nog zelfs is zulks voor toepassing op de kapiteins ter zee die steeds met kolonel worden aangesproken!

De benaming luitenant-kolonel is voor het mondgebruik nu eenmaal te lang en daarom kon evenals bij de landmacht bij de spreektaal voor die hoofdofficieren de benaming overste behouden blijven.

Wat een kolonel en wat of een luitenant-kolonel is weet nagenoeg iedereen, vele beschaafden, niet militairen, echter, denken dat een kapitein ter zee gelijk staat met een kapitein

der landmacht en wat voor een vreemd wezen een kapitein-luitenant ter zee is, dat is iemand die zij heelemaal niet kunnen tehuis brengen, doch zeker zoowat tusschen een kapitein en een luitenant in zal staan.

Ook zoude het, alhoewel niet zoo bepaald noodig, wellicht aanbeveling verdienen de benaming schout-bij-nacht te veranderen in eene samenstelling met het woord admiraal, zulks dan eens niet alleen in meerdere overeenstemming met de landmacht maar in overeenstemming óók met de marines van andere natiën.

F. C. O.

SCHIETEN EN ELECTRISCHE SCHIJVEN.

De wijze van oefenen om de schepelingen te bekwamen in het schijfschieten met de draagbare wapenen komt mij voor, minstgenomen verouderd te zijn. Terwijl alles vooruitgaat zijn de schietoefeningen voor het meerendeel op dezelfde oude manier blijven bestaan, en is daarvan ook het gevolg dat een echt goed scherpschutter bij de Marine een unicum is. Maar kan het ook anders? Wanneer men nagaat op welke wijze de schepelingen les krijgen in het schieten, zal men inzien dat dit niet plaats heeft op eene wijze die het mogelijk maakt ooit een goed schutter te vormen.

Bij de allereerste oefeningen, wanneer de man voldoende geoefend is in het behandelen van het geweer als vuurwapen volgens Reglement Infanterie K. M., I, Hoofdstuk II, 2e onderdeel, behoort hij te volgen de „voorbereidende schietoefeningen" § 78 van het Reglement op de schietoefeningen met het geweer bij de Koninklijke Marine.

Wanneer ieder man individueel dit geheele hoofdstuk volgt, *niet zoo maar eens doorloopt*, zoodat hij alles *gehad* heeft; maar bepaald grondig, zoodat er *geen fouten meer gemaakt worden*, dán zal bij den man werkelijk een zeer goeden *grondslag* voor het *leeren* schieten gelegd zijn. Naar mijne meening echter wordt er te weinig zorg besteed aan *deze* oefeningen, men is veel te vlug tevreden met de wijze waarop de man alle bewegingen uitvoert en last not least zijn de onderwijzers in den regel niet voldoende berekend voor hun taak, daar zij het zelf eigenlijk ook nooit goed gekend hebben. De onderwijzers moeten ook meer trachten dit onderricht smakelijk te maken, zoodat de man er lust in heeft of krijgt.

Eene factor, waarom de meeste menschen er geen lust in *willen* hebben, is, dat zij precies weten hoe de latere schietoefeningen gaan, waarvoor zij zich nù moeten bekwamen. Naar mijne meening moeten later voor de schutters, die op eene bepaalde hoogte zijn gekomen, groote concoursen worden geor-

ganiseerd op één plaats te houden door de geheele Marine. Zoo'n concours moet een feest zijn in de Marine, er moeten flinke mooie prijzen worden beschikbaar gesteld, en niet, zooals § 153 aangeeft: „Indien de stand der hulzenkas dit toelaat", want in den regel, indien § 153 al gevolgd wordt, is de hulzenkas vaak in deplorabelen toestand. Neen, één groot nationaal Marine-schietconcours gedurende 8 of 10 dagen. Dáár moeten de schepelingen zich ééns per jaar kunnen meten, dàt moet de prikkel zijn voor de voorbereidende oefeningen en voor de schietoefeningen.

Maar de enkele man zal zeggen: „heel graag, maar wij schieten ook zoo weinig, misschien ééns per maand en dan nog maar 5 of 10 patronen. En dit is waar, de man schiet weinig, ja veel te weinig. Maar er is ook geen gelegenheid om te schieten. Is het niet een treurig gezicht als men een schietbaan aanziet zooals bijvoorbeeld te Hellevoetsluis of op de heide te Laren bij Amsterdam of de schietbanen in de duinen bij Helder? Een ieder, die daar geweest is, weet hoe het dáár gaat. Één uur loopen, één- of tweemaal per week, dan komt men op een vóórhistorische schietbaan, een baan, waar men maar ergens gaat staan op 200, 300 of 400 M., of, wat het meeste voorkomt op 100 M. Is het niet een paskwil met dat geweer, dat mooie rijksgeweer, dat zoo ver en zoo zuiver schiet, maar steeds de meeste patronen te verschieten op één honderd M.?

Moet men daar, in de duinen staande, in weêr en wind vooral, waar een uitmuntend schutter moeite heeft heel de schijf zelfs goed te raken, een *beginner leeren* schieten? Onmogelijk!

Het klinkt wel verbazend martiaal: „Een soldaat moet overal geoefend (let wel geoefend) worden onder *alle* omstandigheden zijn doel te kunnen treffen, in weêr, in wind en regen, met verkleumde handen enz.! Maar is het niet onmogelijk, is het niet grooten onzin te wenschen dat onder *die* omstandigheden een man moet worden *geleerd* den schijf te raken? Dat hem moet worden *geleerd* te zien en te beoordeelen wat er in zijn geweer zit? Kortom, dat men hem dáár moet *leeren* schieten?

Mij dunkt, het terrein in Helder is goed. De ligging is best, de duinen zijn als kogelvangers uitstekend, maar schietbanen zijn er niet. Ik versta onder schietbanen een plaats waar de schepelingen die *nog niet kunnen* schieten, hen dit *geleerd* wordt.

Het terrein in de duinen bij Helder en te Laren is best voor geoefende scherpschutters, soldaten die reeds kunnen schieten, die nu hier, onder alle omstandigheden, hun doel eens moeten kunnen treffen. Maar het terrein, de heele gelegenheid is ongeschikt om iemand te *leeren* schieten. En de onderwijzers? Zijn dàt de geschikte leermeesters in het schieten? En hebben *zij* de noodige lust en ambitie om het hunne menschen te leeren? *Kunnen* zij die lust hebben als zij na 1 uur loopen moeten stilstaan in de barre koude, in harden wind of zand-

stuiverij, maar kijken naar dat helverlichte zand, waarvan de oogen pijn doen, gedurende 2 uren ingespannen opletten dat er geen ongelukken gebeuren waarvoor *zij* verantwoordelijk zijn. Steeds dezelfde fouten, die legio gemaakt worden, te leeren verbeteren, wat toch weer niet lukt, omdat de man er niets voor voelt! Neen, laat ieder man zijn 5 patronen maar *af*-schieten en mocht hij toevallig zóó geboft hebben dat hij *over* is, des te beter, mocht hij met 2 of 3 schoten nog *over* kunnen schieten, nu, omdat de man er dan mee geholpen wordt, vooruit dan maar. Maar lust, aardigheid, het *zelf* in de eerste plaats goed kunnen, het laten zien, zóóveel ambitie opwekken dat de man graag les wil hebben om het later goed te kunnen, neen, niets van dat alles. Iedereen beschouwt een schietoefening in de duinen als een corvée, behalve ..... de enkele uitverkorene die, na eindelooze keeren mee „naar de duinen" te zijn geweest en die met behulp van veel bofferij (een enkele goede uitgezonderd) het zoover heeft gebracht dat hij B⁸ of B⁹ schiet en er dus aan ruikt scherpschutter(?) te worden, waar hij dan nog wat mee verdient.

Maar genoeg, ik heb nu alles erg somber (somber genoeg?) voorgesteld en verzoek nog wat geduld van den lezer om te volgen hoe ik mij voorstel dat de schietoefeningen meer resultaten zouden opleveren, meer lust zouden opwekken, betere schutters zouden vormen, waar het land, als 't noodig mocht zijn, wat aan heeft.

Het schieten met scherpe patronen zou ik willen verdeelen in:

1°. Het schoolschieten, 2°. scherpschuttersoefeningen, 3°. gevechts-oefeningen.

Om deze nieuwe wijze van oefenen te kunnen volgen stel ik voorop:

1°. Dat het reglement op de schietoefeningen voor de Kon. Marine geheel worde herzien en gewijzigd.

2°. Dat aangeschaft wordt een „Sub Target Gun machine" voor de voorbereidende oefeningen."

3°. Dat veel meer zorg worde besteed aan de voorbereidende schietoefeningen.

4°. Dat onderwijzers worden gevormd aan wie men gerust kan opdragen les te geven in 't schieten, evenals dat met het gymnastiek-onderwijs geschiedt.

5°. Dat gebroken wordt met het begrip: „achter ieder schutter een officier, want, als er iets gebeurt moet er een verantwoordelijk man zijn."

6°. Dat aangelegd worden nieuwe, goed ingerichte, moderne, aan de eischen des tijds voldoende schietbanen.

7°. Dat elk schietjaar besloten wordt met een groot nationaal Marine-schietconcours.

Wanneer aan deze 7 punten voldaan is stel ik mij voor dat er bestond voor de Marine in de duinen bij Helder een groote schietgelegenheid, bestaande uit: een kogelvanger, waarvoor een gemetselde kuil, met gelegenheid voor 20 schietbanen

naast elkaar. Op 300 M. van de schijven een schietstand waar de schutters behoorlijk onderdak staan en zooveel mogelijk uit den wind. Elke stand telefonisch verbonden met de kuil. Een onderofficier woont op de schietbaan, onderhoudt die en zorgt dat het schijvenmaterieel in orde blijft. Voor het schoolschieten wordt voorloopig gebruikt een schijf, hoog 1.70 M. en breed 1.5 M. zwarte roos groot 6 d.M. verdeeld in twee ringen, 5 à 4 tellende, de overigen zijn 3 à 2; de rest in 't wit 1.

Op deze banen begint nu de aanvanger met scherpe patronen te leeren schieten op 300 M. De telling 1–5 is makkelijker dan 1–12.

Wanneer nu de schutter zoover is gekomen dat hij zóó behoorlijk met zijn geweer schiet, dat hij bijvoorbeeld zeker is 100 % van zijne schoten op 300 M. te brengen binnen kring 2, dus binnen 1.20 M. (deze voorwaarden nader vast te stellen) dan begint men al reeds iets aan den man als schutter te hebben. Daarna zou hij zich verder moeten bekwamen om scherpschutter te worden. De scherpschutter zou m.i. een vrij zware proef (ook nader vast te stellen) moeten afleggen, niet van 5 patronen, maar b.v. van 5 seriën van 5 patronen. De scherpschutter zou een net, duidelijk zichtbaar onderscheidingsteeken moeten dragen, waaraan een toelage verbonden was. Niet op de mouw maar eene draagmedaille. Ieder jaar de proef weder afleggen, ook met 25 patronen. Gesteld nu, de 20 banen, die naast elkaar liggen en waarvan de 20 compartimenten zijn afgescheiden, doordat men uit schietgaten schiet, of anders door latten afgescheiden, zijn in gebruik, dan zou het naar mijne meening wenschelijk zijn op *iedere* baan een onderwijzer te hebben, zijnde een korporaal of sergeant en op 4 banen een officier, die over alle 4 banen toezicht uitoefent. Men moet de menschen niet langer beschouwen als kinderen, men moet hun verantwoording geven. Men ziet dus 4 schutters naast elkaar ieder op een baan met desnoods een man kader naast hem. De man leert nu schieten tegelijk met 19 anderen (als alle banen bezet zijn), het is dus een langzaam tirailleurvuur. De eerste keeren schrikt de man, als naast hem een schot valt; doch gaandeweg went hij daaraan, en, ten slotte stoort hij zich niet meer aan het zenuwachtige geklap links en rechts van hem. Hij schiet maar door, spreekt over de uitkomsten met zijn kameraad, met den baancommandant. Hij begrijpt iets niet, vraagt het, en het zal niet lang duren of de man zal het schieten *voelen*, *begrijpen*, en zal overgaan in categorie II. Elk schip krijgt b.v. 4 banen, dus er schieten steeds 4 man tegelijk, dàt prikkelt al, de man ziet zijn buurman beter schieten, dàt wekt ambitie, vooral met het groote Marine schietconcours in het vooruitzicht.

De overige manschappen, die nu natuurlijk veel meer beurten krijgen en het dus veel beter kunnen leeren, kunnen zich zoolang zij niet aan de beurt zijn om te schieten, oefenen met de Sub Target Rifle machine. De rest staat er omheen, en praat en rookt. Men moet een schietoefening zóó aangenaam maken,

(en dit is mogelijk), dat de menschen er naar verlangen! Niet zooals het tegenwoordig *is*: een corvee!

Wanneer op deze manier wordt geoefend, dan zal men er in kunnen slagen goede schutters te vormen. Juistheidschutters of oorlogsschutters hoor ik vragen? Welnu, beide. Daar ik zelf altijd het juistheidschieten heb beoefend, zou men geneigd zijn te beweren dat ik van de schepelingen óók juistheidschutters zou willen trachten te maken. En toch is dit niet zoo.

Juist omdat ik weet dat het juistheidschieten zoo moeielijk is, ben ik de eerste man om ook te weten dat deze moeielijke kunst te zwaar is voor menschen die behalve schieten ook nog ander werk te doen hebben, zooals: wachtdiensten, zware handenarbeid, die ook nog ander werk *doen* dan de concoursschutters die *in training* zijn, zooals: passagieren en veel bitter en bier gebruiken enz.; die er ook anders over *denken* dan concoursschutters, die het weinig schelen kan omdat, zooals zij zeggen: ze het toch nooit leeren *kunnen*. Welnu, niet alleen *juistheidschutters*, maar ook niet alleen *snel coördineeren*; men moet deze beide systemen zooveel mogelijk *combineeren*. Aldus, men trachte den man het schieten zoo goed mogelijk te leeren. Men leere hem automatisch het schieten (met exercitiepatronen) ook zóó goed dat hij werkelijk zeer snel coördineert en men bereikt dan een goed einddoel.

Wat heeft het Land aan een schutter die snel coördineert maar niet weet te treffen? Nog minder dan aan een juistheidschutter die zeker zijn doel raakt, maar dit een beetje langzaam doet. In 't eerste geval worden duizenden patronen weggegooid. Neen, mijne opvatting is: Leer den man met het geweer kalm en zoo goed mogelijk treffen, leer hem niet te rukken, leer hem goed te zien waar zijn schot zit, waar hij afkomt, leer hem corrigeeren voor wind, voor bewegende doelen, leer hem zijn vizier te stellen en niet op 5 of 600 M. met standvizier te schieten. Kortom, leer hem te zien wat hij met zijn geweer kan doen. Leer hem dit alles zoo goed mogelijk! Heeft men nu den man gebracht op een bepaalde hoogte, bijv. dat men tevreden is, dat hij in de 2de categorie gekomen is, dan ga men zorg besteden aan het snel coördineeren, men leere hem (in deze oefeningen, die moeten in het voorschrift schietoefeningen staan) automatisch vlug laden, richten, schieten (coördineeren) navullen, in alle houdingen, welke oefeningen hij dan weer bijv. in de 2de categorie moet uitvoeren met scherpe patronen. Snel coördineeren en goed richten kan toch immers wel samengaan?

Nu kan men langzamerhand uit deze resultaten gaan bepalen aan welke voorwaarden een man zal moeten voldoen om tot scherpschutter te kunnen worden aangesteld.

Mij dunkt op deze wijze is er uit de menschen zooveel mogelijk te maken èn wat betreft het goed, juist treffen èn wat betreft het snel coördineeren.

Naar aanleiding van pt. 6 komt het mij wenschelijk voor

er op te wijzen, dat tegenwoordig kan worden geschoten op electrische banen, zooals onder meer gebruikt worden in Brussel, in 't jaar 1905 gemaakt en aangelegd door den Heer Bremer, Lieutenant-adjoint d'état-major. Deze banen en inrichtingen waren zoo verbazend eenvoudig, veilig, praktisch en goedkoop, dat ik gaarne in 't kort het idee ervan wil weergeven.

Op een bestaande schietbaan met kogelvanger, ingezonken waarnemingspost en schuifschijfinrichting, was, op de plaats waar de kogels in de kogelvanger slaan, gemaakt, met eigen middelen, een soort bakkersoven, diep in de lengte ± 4 M., hoog en breed zoodanig, dat vóórin, beschut tegen den regen, de schijf ruim kon worden geplaatst, zoodat er voldoende ruimte overbleef om er langs te kunnen loopen.

Deze schijf, eene ringschijf, was vervaardigd van 15 mM. dik, goed staal, de heele schijf verdeeld in 29 sectoren. Elke sector staat verbonden aan een verticale stang, iets voorover hellend, scharnierend op een horizontale as.

Treft de kogel den sector, dan gaat deze door de levende kracht van den kogel 4 m.M. achteruit, maakt dáár even electrisch contact, waardoor op een indicateur naast den schutter een rood plaatje zichtbaar wordt in de overeenkomstige verkleinde sector (systeem nummerbord). De sector gaat direkt door de hellende stand weer op zijn plaats. De kogel slaat bij het treffen, plat als een dubbeltje en valt op den grond, de mantel, die er af splintert, valt eveneens op den grond of springt dwars uit tegen de planken bekleeding van den bakkersoven.

De kabel gaat ondergronds van de schijf naar den schietstand.

Voordeelen.

De geheele inrichting is zeer duurzaam, zooals blijkt uit het voortdurend gebruik dezer schietbanen in Brussel, waar de schijven maanden lang goed gewerkt hebben, zonder dat er ook maar eenigszins naar omgezien behoefde te worden. Alleen een weinig verf om de witte kleur goed te houden!

Atmosferische invloeden zijn niet te vreezen, daar de schijf onderdak staat, de kabel ondergronds ligt, en de indicateur in den schietstand is opgesteld. De aanleg is zoo eenvoudig mogelijk! Stelde men één zoo'n schijf op met 100 M. kabel, dan zou volgens opgave van de firma THOMASSEN te Nijmegen, vertegenwoordigers voor Nederland, de prijs zijn, van de geheele installatie, met schijf compleet, kabel en verplaatsbare indicateur, 1600 gulden. Deze firma gaf mij o.a. op:

„Een schijf voor rijksgeweer, met een lengte as van 1.44 „M. bij eene breedte as van 1.26, bevattende vier zônes, gevende „15 aanwijzingen, met platen van 20 m.M. dikte van zacht „Bessemerstaal, kost met inbegrip van 100 M. kabel, de ver„plaatsbare indicateur en de electrische batterij: 1600 gld."

De Firma schrijft mij tevens:

„Wij zijn genegen voor onze rekening eene electrische „schietinrichting op eene der Rijksschietbanen op te stellen en

„deze gedurende een nader te bepalen tijd aan het Rijk ter „onderzoek aan te bieden."

Te wenschen was het, dat men die firma in de gelegenheid stelde voor hare rekening en risico één dergelijke baan te laten aanleggen, het nut en de groote voordeelen daarvan zouden direct blijken!

In hoe korten tijd dit geld bespaard zou zijn is moeielijk in cijfers te brengen; maar, gaan wij even na wat er noodig is voor de gewone schietoefeningen, zooals zij nu gaan, dan ligt het wel voor de hand, dat de tegenwoordige manier op den duur veel kostbaarder is, zoowel aan geld als aan werkkracht!

Men bedenke slechts de volgende vluchtige gegevens:

Corveé schijven zetten is overbodig.

Schijfmaterieel idem.

Seinvlaggen, aanwijsstokken, papier en stijfsel, heen en weer sjouwen van schijven van en naar het schijvenhuisje, dit alles vervalt.

Geen personeel meer in de kuil, dus geen ongelukken, geen tijdverspilling door heen en weer loopen, geen boodschappen, geen vergissingen, geen verkeerde aanwijzingen. En ten slotte geen groote schietterreinen. Men marcheert naar de schietbaan, men schiet, en.... onmiddellijke, juiste aanwijzing volgt hetzelfde oogenblik! Na afloop der oefening marcheert men weer weg zonder ergens naar te behoeven om te zien.

Had men dus eenige zulke banen naast elkaar staan de Marine zou er mee gebaat zijn, de lust in het schieten werd grooter, de onkosten kleiner, de schepelingen zouden veel meer kunnen oefenen, en het aantal *goede* schutters zou grooter worden.

Om een idee te geven van de eenvoudige inrichting voeg ik hierbij een schets van de electro-automatische ringschijf in aanzicht en een gedeelte in zijaanzicht en van een electro-automatische figuurschijf.

En eindelijk, naar aanleiding van punt 7 als besluit:

Ieder schietjaar worde besloten met een groote Nationale Marine-schietwedstrijd te houden bijv. in de maand Juli. Dàt moet het vooruitzicht zijn van alle schepelingen, dat ze, door goed te schieten, dáár eens een aardige prijs, als voorwerp of als geld, kunnen verdienen, of ten minste een medaille, een draagmedaille, waarop de man trotsch wordt, dat hij die mag dragen, zoodat een ieder kan zien, dat *hij* het geweer als schietwapen weet te hanteeren.

En dat concours moet Nationaal zijn. De schepelingen moeten zich daarop in juist- tevens snelschieten ook kunnen meten met de particulieren, die alleen maar juist, doch dikwijls veel te langzaam schieten.

Dàt geeft ambitie in de Marine voor het *schieten!* Hoeveel wordt er niet gedaan om ambitie te kweeken in gymnastiek en schermen! en in het schieten?

Maar mijn hemel, het schieten is toch minstens evenzeer noodig als gymnastiseeren! Men kan een vijand toch niet verslaan met alleen goed getrainde gymnasten of schermers, maar die niet kunnen schieten?

Neen, schutters, die *vlug* en *juist* weten te treffen, zoowel met geweer als met geschut, die moeten de kracht en de steun zijn waarop de Marine, als 't eens noodig mocht blijken, kan vertrouwen, en daarom breke men met de oude sleur, die de menschen verveelt en weinigen maar brengt dáár waar zij wezen moeten.

Amsterdam, 20 Mei 1906. J. VAN DER KOP.
Kapitein der Mariniers.

RICHT-REGISTREERMACHINE. STELSEL SUB-TARGET.

In alle moderne legers wordt de hooge waarde van het goed kunnen individueel schieten van den soldaat ten volle erkend en wordt daarom aan eene zorgvuldige vorming van goede schutters groote waarde gehecht. De grondslag voor de vorming van schutters is het richten en er zijn verschillende methoden in gebruik om de recruten hierin te onderwijzen. Geen der tot nog toe in gebruik zijnde middelen zal zich echter op het punt van zinrijke constructie en geschiktheid voor het doel met een toestel kunnen meten dat kort geleden door den Amerikaan HENRY H. CUMMING is uitgevonden.

De richt-registreermachine, door hem uitgevonden, laat het richten toe onder dezelfde omstandigheden als bij het oorlogsschieten en levert tegelijk een nauwkeurige contrôle van alle bewegingen en van alle fouten, die de schutter bij het richten en afkomen veroorzaakt.

De machine bestaat uit twee hoofddeelen: een gietijzeren standaard en de eigenlijke richttoestel. Deze laatste toestel kan aan den standaard in 3 houdingen, voor staand, knielend en liggend schieten, aangebracht worden. De schijf wordt op een bepaalden afstand (± 20 M.) voor den toestel geplaatst en is zooveel verkleind dat de verhoudingen dezelfde zijn als van een gewone schijf op 200 M.

De eigenlijke richttoestel is nauwkeurig op de standaard bevestigd en wordt in zijn stand ten opzichte van de schijf door vertikale en horizontale schroeven geregeld en men kan hem oogenblikkelijk zóó instellen dat hij vaste fouten die een man in het oog heeft, vereffent. (Naar mijne meening beteekent dit het volgende: A richt zijn geweer nauwkeurig op een punt,





„Richt-Registreermachine, Stelsel Sub-Target".

B doet dit ook en nu blijkt toch dat het geweer bij A en B niet zuiver eender ligt. Een van beiden heeft dus een vaste richtfout in het oog.)

Deze vereffening kan door vertikale en horizontale verschuiving door een schroefvormige inrichting plaats hebben, en de noodige verschuiving kan op 2 schijven worden afgelezen.

Dit richttoestel zelf bestaat uit: een trommel, een radial-arm met registreernaald, een richtgeweer, de slede tot verbinding van dit laatste met den radial-arm en ten slotte het tegengewicht.

De trommel bevat een krachtige magneet die bij het „vuur geven" een schijvenhouder met daarop geplaatste miniatuurschijf tegen de punt van de registreernaald drukt.

De geharde radial-arm, die in een viervoudig universaalgewicht kan bewegen, brengt zijne bewegingen door een differentiaalschijf over op de daarvoor liggende registreernaald.

Aan de radial-arm is het richtgeweer bevestigd door middel van een slede die zeer gemakkelijk beweegbaar is in een kogelleger, en zoodanig, dat de radial en daarmee dus ook de registreernaald, de bewegingen van de vizierlijn zuiver gelijkmatig volgt.

Het tegenwicht is even zwaar als het gezamenlijk gewicht van slede, radial-arm en registreernaald, zoodat de schutter het werkelijke gewicht van het wapen te dragen heeft, zonder dat hij een steunpunt daarvoor vindt; het wapen kan totaal vrij naar iedere richting bewogen worden.

Om de richt-registreermachine te gebruiken worden eerst de machine en de schijf op den bepaalden afstand van elkaar opgesteld en de richttoestel door de verticale en horizontale schroeven zuiver op de schijf ingesteld. Hierbij wordt een op den radial-arm verschuifbare tap in een overeenkomende ligplaats gedrukt en hierdoor de vrije beweging van den radial-arm en daarmee ook van het richtgeweer opgeheven. Na het instellen van de richttoestel wordt de tap teruggeschoven en kan nu het richten een aanvang nemen. Zooals reeds gemeld is volgen hierbij de radial-arm en de registreernaald zuiver alle bewegingen der vizierlijn en de punt van de naald schrijft op de miniatuurschijf dezelfde lijn als het geweer in de hand van dengeen die mikt.

Het is derhalve onmiddellijk en zoo objectief mogelijk de manier, waarop het richten plaats heeft, nauwkeurig te volgen, de voorkomende fouten te zien en direkt een oordeel over het richten van den schutter te kunnen vellen.

Om echter ook het afkomen van den schutter te kunnen waarnemen, is de machine ook van de volgende inrichting voorzien.

In het magazijn van het richtgeweer is een metaalblok bevestigd, waarin een cilindrische opening geboord is, evenwijdig aan den geweerloop. Aan het einde van deze opening is een kamer geboord, die een hefboom bevat, welke aan de

bovenste van twee met platina bedekte fosforbronsdraden bevestigd is.

Wanneer nu de schutter aftrekt, drukt de punt van den slagpin een soort piston door de cylinder, die de lucht zoodanig samenperst dat de stalen hefboom de bovenste draad tegen de onderste drukt; hierdoor wordt een electrische stroom gesloten en de miniatuurschijf tegen de naald gedrukt, waarna de schijfhouder automatisch weer in zijn ligplaats teruggaat. Het gaatje dat de naald in het schijfje geprikt heeft wijst dan het punt aan waar de vizierlijn de schijf sneed op het oogenblik van aftrekken.

Wil men ook de inwerking van het schot op den schutter nagaan, dan kan het richtgeweer met een losse patroon geladen worden.

De richt-registreermachine bezit dus de volgende voordeelen:

Alle bewegingen van den schutter worden door de registreernaald op het schijfje op duidelijke, aanschouwelijke wijze weergegeven. Het is derhalve mogelijk, de voorkomende fouten nauwkeurig te zien en de noodige maatregelen te treffen om den man hieraf te helpen.

Hierdoor wordt de vorming in het richten gemakkelijk gemaakt en bespoedigd en kan men ook met zekerheid voor ieder man het oogenblik bepalen, waarop zijne geoefendheid in het richten voldoende is om, zonder dat dit onnoodige munitieverspilling is, met scherp schieten te kunnen beginnen.

Naar mijn meening is de Sub-Target een zeer interessante machine, die:

„Onder geen voorwendsel oorzaak mag zijn dat het schieten met scherp verminderd wordt!"

Te gebruiken

1°. Bij de voorbereidende oefeningen; om recruten:

te leeren richten;

te leeren het geweer stil houden;

te leeren na het schot in den aanslag te blijven liggen en de trekker vast te houden (het kleine schijfje blijft zoolang de trekker wordt vastgehouden, tegen de naald gedrukt);

te leeren kalm te richten met langzame slingeringen (ook al is een losse patroon in den loop);

te leeren niet te rukken (de onderwijzer ziet dat onmiddellijk aan de naald);

te leeren zien waar hij afkomt;

te leeren schieten in verschillende houdingen;

te leeren snel te coördineeren;

2°. Bij verdergevorderden om bovengemelde zaken te blijven onderhouden en verbeteren:

om den linkerarm sterk te maken;

om steeds door te blijven zien waar men afkomt·

om steeds beter te leeren schieten;

om de lust in het schieten op te wekken;

3°. Bij scherpschutters om hunne schietvaardigheid te onderhouden en nog meer te verhoogen;

om de lust in zuiver schieten er in te houden.

De Sub-Target kweekt ambitie en jaloezie.

Amsterdam, 25 April 1906. J. VAN DER KOP.

ARTIKEL 20 INWENDIGEN DIENST.

Het Reglement op den Inwendigen dienst, vastgesteld bij Kon. besluit van 9 Februari 1905 en in werking getreden den 1 Juni 1905 bevat o.a. de volgende bepaling:

ARTIKEL 20 (1e lid).

„De eerste of oudste officier presideert de tafel en zorgt „voor de etiquette in de longroom; hij wordt bij afwezigheid „vervangen door den oudsten luitenant ter zee van den eigen„lijken dienst aan boord."

Ondergeteekende meent wel te doen zich in dit Tijdschrift eenige kritiek op die bepaling te veroorlooven.

In de eerste plaats is dit artikel grievend, zoo niet vernederend, voor alle oudere officieren van de zoogenaamde bijwapens, en wel omdat het aanrandt het gevoel van eigenwaarde en het militaire eergevoel dier officieren. Heeft de samensteller van dat artikel wel begrepen dat, aan de hand van die bepaling, de mogelijkheid bestaat dat een officier van Gezondheid 1e klasse en een officier van Administratie 1e klasse — om van andere kapiteins maar niet te spreken — menschen van veelal 40 à 45 jaar, met een eervol verleden achter zich, tot de orde kunnen worden geroepen door een jong luitenant ter zee 2e klasse, die, omdat hij *Zee*officier is, de officierstafel presideert? Heeft de samensteller van dat artikel zich wel rekenschap gegeven van het gevoel dat een kapitein van een der bijwapens moet bezielen, wanneer een luitenant ter zee 2e klasse zich, om de een of andere reden, de weelde permitteert zulk een kapitein het zwijgen op te leggen, wanneer die kapitein, in het oog van den jeugdigen luitenant de orde verstoort of aanstoot geeft? Weet die samensteller wel dat het geval zich kan voordoen dat dit artikel een jong luitenant de bevoegdheid geeft een ouden kapitein, die zijn vader had kunnen zijn — leeftijden van 48 en 22 jaar komen in de longroom voor! — eene vermaning te geven, en dat aan iemand die misschien zelf een huisgezin met kinderen heeft die hij moet opvoeden?

Hoewel die bepaling vermoedelijk opzettelijk zoo gemaakt is — in het oude reglement was zij eenigszins anders geredigeerd, — vrees ik dat men aan 't bovenstaande niet heeft gedacht, want

bij eenig nadenken had men tot de conclusie moeten komen dat zij zóó onnoodig was; *alle* militaire officieren zijn gehouden het gezag te handhaven, of denkt de samensteller misschien dat de bijwapens dit laatste niet kunnen en dat dit alléén het voorrecht is van de *zee*officieren? Dan vergist de samensteller zich geducht! Men houde bovendien in het oog dat de oudere officieren der bijwapens aan boord toch al in ongunstiger omstandigheden verkeeren dan hunne tijdgenooten-zeeofficieren; dat wanneer zij nog steeds kapitein zijn op 45 tot 50 jarigen ouderdom, de zeeofficieren reeds lang overste of kolonel zijn en het voorrecht genieten van een afzonderlijk verblijf, terwijl de bijwapens maar steeds „in de longroom" hun toevlucht moeten zoeken in het dikwijls ongezochte gezelschap van jongelui, dat hen, ouderen, nu niet altijd aanstaat. Dáárover klaagt ondergeteekende echter niet — hij ziet te goed in dat dit niet anders kán — maar om die ouderen, door deze bovengenoemde bepaling het verblijf in de longroom nóg minder aangenaam te maken is verkeerd begrepen politiek.

In de tweede plaats is de bepaling — men houde het mij ten goede dat ik zóó over het heilige huisje der „bepalingen" durf spreken — belachelijk! Ik zal trachten door een voorbeeld dit aan te toonen. Om kwart voor twaalf dan, is de état-major in de longroom vereenigd in afwachting dat het „tijd van tafel" zal wezen, en zit men hier en daar verspreid; de eerste officier is niet aanwezig, maar naar huis. Daar laat zich een der jongere zeeofficieren eene minder passende uitdrukking ontvallen over het beleid van Minister of Vlootvoogd of permitteert zich eene beleedigende of ongepaste beoordeeling over zijn commandant of ander superieur — hetgeen voorkomt! — Bij absentie nu van den eersten officier treedt de aanwezige officier van gezondheid 1e klasse of officier van administratie 1e klasse, rang van kapitein, op en maakt als superieur van den jongen luitenant, van zijn recht gebruik om den jongen zwetser te verzoeken over het hinderlijke onderwerp te zwijgen, iets dat tevens de plicht van dien superieur is: zulks geschiedt! Maar ziet, tien minuten later, als de heeren aan tafel zitten, presideert hetzelfde ongepaste jongemensch, en *nu* zal *hij*, op grond van het bedoelde artikel, het recht hebben den ouderen en hoogeren kapitein het zwijgen op te leggen, wanneer hij daartoe aanleiding meent te vinden! Is dit niet absurd? Geeft dan het eenvoudige feit dat „de tafel is gedekt en de heeren zijn gezeten" aan dien luitenant ter zee het recht om te bazen over zijn superieur. Wordt dan de kracht van dit artikel bepaald door de aanwezigheid van de heeren om het meer of minder zindelijke „ommelaken" en het gebruik van een zeker aantal goed of slecht „geglansuurde" borden, glazen en kopjes??

In de derde plaats — en hier raken wij de wonde plek van het artikel! — is de bepaling in strijd met de wet! De officier van gezondheid 1e klasse en de officier van administratie 1e klasse is en blijft ten allen tijde de superieur van den luitenant ter

zee 2e klasse: of zij aan tafel zitten of niet, hij is en blijft de meerdere! Volgens de wet wordt de meerderheid bepaald door het verschil in rang, en zoolang de kapitein kapitein is, zal hij de superieur zijn van den luitenant. Dit geval lijdt maar éóne uitzondering, en dat is wanneer de luitenant als belast met een commando den kapitein onder zijne bevelen heeft! Maar nu mag men zoo lang en breed praten als men wil, zwart wit noemen en recht krom, maar het is met geen mogelijkheid te beredeneeren dat de tafel der officieren op een oorlogschip een „commando" is; de aan tafel zittende kapitein is de meerdere van den daar aanwezigen luitenant. Dáárom is de bepaling in strijd met de wet, en had men die niet bij Koninklijk besluit mogen doen vaststellen!

En tot wat voor moeielijkheden kan die bepaling geene aanleiding geven?

Stellen wij ons eens voor dat werkelijk een luitenant ter zee 2e klasse — die geen eerste officier is — president van een tafel, een kapitein der bijwapens het zwijgen oplegt of hem tot de orde roept, en deze laatste op grond van de wet, niet voldoet aan die aanmaning, heeft dan die luitenant de macht dien kapitein daartoe te dwingen? Immers niet! hij is onmiddellijk afgevuurd en kan, ja een uur later de zaak doorzetten bij eersten officier of commandant, maar op het *oogenblik* kan hij *niets*: hij is niet in staat zijn order (sic!) te handhaven. Dien kapitein het arrest aanzeggen? hij kan het niet, want hij heeft er de bevoegdheid niet toe! En met geweld? allons donc!! Het eenig resultaat is dat het prestige van den „president" een geduchte knauw heeft gekregen! En zal een commandant de verantwoordelijkheid op zich durven nemen zulk een superieur te straffen, al is 't dan maar met eene berisping? Ik twijfel er aan; maar aangenomen dat een commandant dat wel deed, wel het lijdt geen twijfel of de reclameerende kapitein wordt, op grond van de wet, door het Hoog Militair Gerechtshof in het gelijk gesteld!

Waar het Reglement van krijgstucht eischt dat ieder schepeling aan zijn superieur, en in geval van gelijken rang zelfs aan zijn meerdere in jaren, allen eerbied en gehoorzaamheid zal bewijzen, behoeft het m.i. geen verder betoog dat artikel 20 1e lid van den Inwendigen dienst, zooals het thans luidt, is eene verkrachting van de militaire discipline, den hoeksteen van het gezag.

Ik hoop dat dit stukje onder de oogen van de bevoegde autoriteit zal komen en dat het aanleiding zal geven het meergenoemde artikel 20 met spoed te veranderen, in dien geest dat bij absentie van den eersten officier het presidium van de tafel en de zorg voor de etiquette in de longroom overgaat op den oudsten en hoogsten in rang op hem volgend, van welk dienstvak deze moge wezen.

Zooals het artikel thans luidt is het grievend voor de bijwapens en verder onwettig en onnoodig.

Wanneer deze m.i. zeer billijke grief niet weldra worde weggenomen bestaat er kans dat bij de vernederende achteruitstelling van de bijwapens, het thans bestaande artikel daarbij ontevredenheid zal zaaien, en dat de lust om bij die bijwapens met opgewektheid te blijven dienen tot een minimum zal worden gereduceerd, hetgeen den dienst en het belang van het Rijk niet ten goede kan komen, terwijl de autoriteiten gewikkeld kunnen worden in moeielijkheden, waarvan het eind niet is te voorzien.

Een kapitein van een bijwapen van „eenige anciennieteit."

Op verzoek van den gepensionneerden kapitein-luitenant ter zee C. VREEDE publiceeren wij het volgende:

Aan
de Tweede Kamer der Staten Generaal.

Geeft met verschuldigden eerbied te kennen VREEDE, CORNELIS, gepens. Kapitein-Luitenant ter Zee, Officier i/d. Orde van Oranje-Nassau, onder beleefde verwijzing naar zijne vorige requesten, ter griffie Uwer Kamer gedeponeerd ter inzage der leden, tevens naar het verslag Uwer Commissie 5 April 1906;

dat hij bij Uwe Kamer getracht heeft redres te erlangen tegen de ernstige schending zijner belangen, veroorzaakt door eene 375 jaren, oude, geheime, **barbaarsche,** militaire rechtspleging, welke hem de mondelinge verdediging (den inferieur 10 Oct. 1894 wèl verleend) zelfs de schriftelijke en het verhoor van getuigen onthield, tengevolge waarvan *a.* de royeering plaats had van twee door hem z. i. rechtvaardiglijk opgelegde straffen en *b.* hij de eenige zeer ernstige ministerieele ontevredenheidsbetuiging ontving, waardoor hij zich in zijnen goeden naam als mensch en als militair gekrenkt voelt, terwijl daarna uit de bijeenroeping eener geneeskundige commissie 's Minister's wil bleek, om hem langs dien omweg uit 's lands dienst ontslagen te zien, aan welken wil, door geen enkele staatswet, advies of onderzoek beperkt, hij, als militair rechtloos, tegemoet kwam na de opgedane ondervinding, om erger te voorkomen;

dat requestrant, die eene verdere verdediging op het uitgebreide verslag uwer Commissie VERHEIJ e. a. v/d. 5en April 1906 zich zelf nu ontzegt, oprechtelijk dankbaar erkent, dat, na zijnen 12-jarigen strijd voor waarheid en recht, Uwe Commissie thans mede verklaart, ingevolge de haar verstrekte ministerieele inlichtingen: 1e dat er voor een onderzoek, aangevangen bij sententie van het Hoog Militair Gerechtshof v/d. 14en Aug. 1894, volgens de wet geen reden aanwezig was en ten 2e dat een onderzoek van de hoogste militaire autoriteiten te Hellevoetsluis strijdig was met de bepalingen; des requestrant's

verzoek van den 19^{en} Sept. 1905: „dat Uwe Kamer moge erkennen, dat recht, wet en billijkheid aan hem geschonden waren", is aldus op dat 2^{e} punt (de wet) reeds gebleken rechtmatig te zijn;

dat ware niet geveld de sententie v/d. 14 Aug. 1894, hierboven onder sub 1 bedoeld, waartoe volgens de wet geen reden bestond, en dat, ware zulks destijds door den Minister erkend, er geen aanleiding zouden zijn geboren voor de ontevredenheidsbetuiging (hooger bij sub *b* genoemd), waarvan hij de ongemotiveerdverklaring aan Uwe Kamer verzocht bij request Lett B 1 Maart 1904;

dat z. i. het advies Uwer Commissie eene berusting in zich sluit in de thans sub *a* en *b* geconstateerde feiten (blz. 17 alinea 2 van het verslag), welke daarstellen inbreuken op de krijgstucht door hoogere macht gemaakt. Verder onderzoek zal ook zijne andere bestraffing rechtvaardigen;

dat sedert zijn eerste request nu reeds 4½ jaren verliepen; dat eene schriftelijke behandeling, d. i. eene zonder verhoor, algemeen als een slechte weg wordt aangemerkt om tot klaarheid te komen, waaraan dan ook is toe te schrijven en waar door te verontschuldigen is, dat in uw Commissoriaal verslag van 5 April 1906 zelf 'n plaats gehad hebbend feit onjuist is weergegeven;

dat hij om een en ander te voorkomen, reeds bij zijn eerste request van 2 Nov. 1901 aan Uwe Kamer eerbiedig verzocht eene parlementaire enquête te willen instellen, welke in 4½ week, laat staan in 4½ maand, alles zoude hebben onderzocht;

dat requestrant de onthulling niet vreest van de waarheid der feiten, integendeel, dat hij haar inroept en dat hij hoopt, dat in Nederland de Volksvertegenwoordiging een openbaar onderzoek daarnaar niet zal afwijzen, waardoor naar zijne overtuiging, tevens zullen worden gediend: gerechtigheid, de Troon, onze beschaving en de krijgstucht;

Redenen, waarom requestrant met den meesten eerbied zich tot Uwe Kamer wendt met het verzoek dat het U moge behagen om de conclusie Uwer Commissie 5 April 1906 niet aan te nemen maar om, naar de mate der bevoegdheden van de Volksvertegenwoordiging, tot eenig openbaar onderzoek te besluiten opdat U daarna beslisse omtrent des requestrant's acht requesten, zullende, tegenover Uwe Kamer de requestrant zich neerleggen bij het door Uwe Kamer nu te nemen besluit.

Hetwelk doende,

(*w. g.*) C. Vreede.

Rotterdam, 2 Mei 1906.

De conclusie Uwer Commissie is: „dat, hoezeer het voor adressant, die eene langdurige eervolle militaire loopbaan achter zich had, moet worden betreurd, dat een samenloop van omstandigheden — de in 1894 aan boord „Nautilus" voorgevallen zaken, de handhaving der krijgstucht betreffende of daarmede verband

hebbende — geleid hebben tot voor hem ernstige gevolgen, toch de Kamer te dien aanzien geen voorstellen aan de Regeering vermag te doen en ook niet ten aanzien van zijne op pensioenstelling, die een gevolg was van de door de geneeskundige commissie geconstateerde ongeschiktheid voor den militairen dienst."

Uwe Commissie heeft derhalve de eer voor te stellen de Ministers van Marine en Justitie onder toezending van een afdruk van dit verslag dank te zeggen voor de door hen verstrekte inlichtingen omtrent welke conclusie requestrant opmerkt, dat z. i. zij eene berusting in zich sluit in de thans reeds geconstateerde feiten, welke daarstellen door hoogere macht gemaakte inbreuken op de krijgstucht, op de eerste waarvan (Sententie 14 Aug. 1894) hij zich, bij Minister en Hoog Gerechtshof, te vergeefs schriftelijk verdedigde.

BEKNOPT VERSLAG

DER

Vereeniging van Officieren en Oud-Officieren der Koninklijke Marine „Onderlinge Bijstand".

De algemeene toestand was in het afgeloopen jaar niet ongunstig.

De inwerking treding van eene toevoeging aan art. 4 van het Reglement van het Ondersteuningsfonds, waardoor aan de nagelaten betrekkingen van hen die vóór den datum van oprichting der Vereeniging waren overleden, ook finantiëelen steun verleend kan worden en waarvoor het Bestuur telken jare de beschikking heeft over één vierde der jaarlijksche contributie, heeft niet nagelaten een gunstigen invloed uit te oefenen op het toetreden van leden en tevens was het Bestuur daardoor in de gelegenheid aan de meeste aanvragen van de nieuwe categorie te kunnen voldoen. Een ruim bedrag werd besteed voor het verleenen van hulp aan de nagelaten betrekkingen van Leden en aan ééne aanvraag voor renteloos voorschot werd voldaan.

Aan de navolgende aanvragen is voldaan kunnen worden:

1e. voor de nagelaten betrekkingen van leden in 4 gevallen;

2e. voor de nagelaten betrekkingen van hen die vóór de oprichting overleden zijn in 5 gevallen;

3e. voor renteloos voorschot in 1 geval.

Mogen nog velen zich opgewekt gevoelen door het geven

BIJLAGE A.

REKENING EN VERANTWOORDIN

Ontvangsten.

1	Saldo in kas	*f*	8	99
2	Ontvangen contributiën	„	2089	—
3	Schenkingen (Kapitaal)	„	500	—
4	Terug ontvangen van de Postspaarbank	„	1850	—
5	Id. Spaarbank van het Nut van 't Algemeen	„	3000	—
6	Renten	„	122	48
	Rente over 1905 van de Postspaarbank . . *f* 28.69 Id. Spaarb. van 't Nut . „ 71.42 Deze bedragen zijn bijgeschreven in de Spaarbankboekjes.			
	Totaal . . .	*f*	7579	47

Gezien:
de Voorzitter,
(w.g.) B. DE GROOT.

Nagezien en goedgekeurd.
's-Gravenhage, den 24 Februari 1906.
De Commissarissen,
(w.g.) I. GUDDE.
P. F. VAN WAGE.
D. J. W. A. G. COOPS.

R HET JAAR 1905.

Uitgaven.

Lokaalhuur, Vergaderingen enz. . . .	*f*	5	—			
Innen der Contributiën	„	18	07			
Porto's, Zegels, enz.	„	27	15^5			
Drukwerken, enz..	„	89	95	*f*	140	17^5
Aangekocht een Obl. ad *f* 1000.— 4 % Ned. Mij. van Zekerheidstelling Ambtenaren ad 100 %				„	1000	—
Id. Twee ad *f* 1000.— Cert. $2\frac{1}{2}$ % Werk. Schuld ad $79\frac{13}{16}$ %				„	1596	25
Id. Een Obl. ad *f* 1000.— $3\frac{1}{2}$ % Gem. 's-Gravenhage ad $98\frac{5}{8}$ %				„	986	25
Id. Een Obl. ad *f* 1000.— $3\frac{1}{2}$ % Gem. Rotterdam ad $98\frac{1}{8}$ %				„	981	25
Id. Een Obl. ad *f* 1000.— $3\frac{1}{2}$ % Gem. Utrecht ad $98\frac{1}{2}$ %				„	985	25
Provisie op de aangekochte effecten . .				„	9	39
Renteloos Voorschot (art. 6 van het O. F.)				„	300	—
Bijstand (art. 2 sub 1 id.)				„	1050	—
„ (art. 2 sub 3 id.)				„	500	—
Saldo in kas				„	31	15^5
Totaal . . .				*f*	7579	47

De Vereeniging heeft op heden de beschikking over:

a. Het saldo in kas . . . . *f* 31.15^5
b. De gelden op de Nutsspaarbank . „ 1799.80
c. id Postspaarbank. . „ 47.29

enevens de hierbovengenoemde effecten, waarvan *f* 1190.— :apitaal (art. 11 Statuten) en het overige beschikbaar voor :itkeering.

Aldus opgemaakt.
's-Gravenhage, den 31sten December 1905.
De Penningmeester,
(w.g.) I. F. van Gelsdorp.

van eene jaarlijksche bijdrage, het Bestuur in staat te stellen op den ingeslagen weg voort te gaan.

Met erkentelijkheid wordt melding gemaakt van eene schenking van *f* 500.— van Vrouwe A. S. C. van Willes geb. Janse van Zoutelande en Werendycke, Douariere van wijlen Z. E. de Luit.-Generaal N. van Willes, door tusschenkomst van den, thans gepensioneerden, Kapitein t/zee P. A. R. Hennequin bij het Bestuur ingekomen.

Onderstaand staatje geeft een overzicht van het verloop, terwijl de Rekening en Verantwoording als Bijlage A hieraan is toegevoegd.

	Leden.			Begunstigers.	Totaal.
	Donateurs	Begunstigers	Gewone		
Aanwezig 1 Januari 1905 .	4	4	359	1	368
Bijgekomen	—	—	38	1	39
	4	4	397	2	407
Bedankt	—	—	8	—	8—
	4	4	389	2	399
Overleden	—	—	12	--	12
Aanwezig 31 December 1905	4	4	377	2	387

De Secretaris,
(w. g.) P. Heijning.

BEKENDMAKING.

Nadat de verschillende ingekomen antwoorden op de destijds verspreide circulaire tot oprichting zoo mogelijk eener Marine-Sportvereeniging deden vermoeden, dat eene dergelijke vereeniging levensvatbaarheid kon hebben, werd tot oprichting besloten en een ontwerp Statuten en Huishoudelijk reglement samengesteld.

Den 20sten April werd de eerste algemeene vergadering gehouden en na vaststelling der statuten en het huishoudelijk reglement het bestuur gekozen.

De vereeniging draagt de naam Marine-Sportvereeniging.

Zij stelt zich ten doel het bevorderen der gymnastiek, het schermen en die takken van sport, welke in het bijzonder het aankweeken van vlugheid en lichamelijke ontwikkeling beoogen, voornamelijk onder het officierscorps en corps ingenieurs der Kon. Marine en verder onder het overige personeel.

De leden worden onderscheiden in:

Eere-leden;
Donateurs;
Gewone leden;
Ondersteunende leden.

De jaarlijksche bijdragen zijn *f* 2.— voor gewone leden en *f* 1.50 voor ondersteunende leden, terwijl donateurs zijn degenen welke *f* 5.— of meer bijdragen.

Daar het mogelijk is, dat door verzuim of afwezigheid er personen zullen gevonden zijn, welke instemming betuigen willen met het doel en streven der vereeniging en dit nog niet aan de voorloopige commissie konden doen kenbaar maken, zal alsnog gaarne de secretaris van hen opgave ontvangen of zij als donateur, gewoon, of ondersteunend lid wenschen toe te treden.

Voor de contributie van hen, die reeds kennis gaven lid te zullen worden zal vermoedelijk in de maand Juni beschikt moeten worden.

Het gekozen bestuur is als volgt samengesteld:

J. D. ALBARDA, *Voorzitter.*
H. J. ALBARDA, *Penningmeester.*
J. A. H. L. baron MELVILL VAN CARNBEE.
J. C. DE KOCK VAN LEEUWEN.
J. F. OSTEN, *Secretaris.*

UIT DE PERS.

„N. Rott. Courant” 6 Mei '06.

De reorganisatie van het korps mariniers. — Na de intrekking van het wetsontwerp betreffende de reorganisatie van het korps mariniers, van den minister ELLIS, is thans een nieuw wetsvoorstel ingediend.

Het essentieele verschil tusschen de beide ontwerpen bestaat hierin, dat de vorige minister een kern van officieren, uitsluitend bestemd om dienst te doen bij het korps mariniers, noodzakelijk oordeelde, welke kern getrokken zou worden uit het korps zeeofficieren, die op hun verzoek en wanneer zij daartoe geschikt geoordeeld werden, zouden worden aangenomen; terwijl de tegenwoordige minister die noodzakelijkheid niet inziet en van oordeel is, dat in den dienst der officieren bij het korps mariniers in alle rangen voorzien zal kunnen worden door zeeofficieren. Bovendien bestaat eenig verschil in opvatting omtrent de officieren, belast met den administratieven dienst.

Het overige van het vorige wetsontwerp is in zijn geheel in het nieuwe overgenomen.

De groote vraag of het geheele korps mariniers bij de tegenwoordige regeling onzer marine en bij de wijze, waarop het marinepersoneel geoefend wordt, wel reden van bestaan heeft, is door beide ministers toestemmend beantwoord.

O. i. staat dit echter niet zoo geheel vast. Roemrijk mogen de traditiën van dat korps zijn, het vaderland moge aan het korps veel verplicht zijn, en wij mogen hopen en vertrouwen, dat het roemruchtige verleden zich in de toekomst zal handhaven. Doch of de marine bij hare tegenwoordige inrichting dat korps van noode zou hebben, is eene vraag, die wij niet bevestigend zouden kunnen beantwoorden. Indien onze marine naar de eischen van den tegenwoordigen tijd nog geheel moest worden gevormd, zou, gelooven wij, niemand er aan denken daarin een korps mariniers op te nemen.

Ongetwijfeld heeft dan ook bij de beantwoording der vraag of het korps mariniers zou blijven bestaan het verleden een groote rol gespeeld.

Toen echter eenmaal ten gunste van de handhaving van het korps beslist was, kon eene afdoende reorganisatie zeker niet uitblijven. Behalve dat het korps in een tweeslachtige positie verkeert, doordat het eene deel onder de zeemacht, het andere onder de landmacht ressorteert, bevindt het zich, wat zijn bezoldiging betreft, in zeer ongunstigen toestand tegenover het marinepersoneel. En dát is zeker niet gerechtvaardigd.

Er is geen enkele reden, waarom een marinier 1e klasse, die, wat diensttijd, gedrag en bekwaamheid betreft, in dezelfde verhouding verkeert als een matroos 1e kl., minder betaling

zou ontvangen. Dat dus de bepalingen ten aanzien der verhooging van soldij na een zeker aantal jaren dienst ook op de mariniers van toepassing zullen zijn, is niet meer dan billijk.

De voorgenomen regeling van het korps mariniers, zooals die in het voornemen ligt, is slechts ter kennisneming aan de leden der Tweede Kamer overgelegd en ons dus niet bekend, zoodat het niet mogelijk is een oordeel uit te spreken omtrent de kansen op bevordering der mariniers in verband met hunne standgenooten bij de marine.

Wij vertrouwen intusschen met den minister, dat als deze gunstige bepalingen wet zullen geworden zijn, het verloop onder de oudere mariniers geringer zal worden, en wijl de mariniers minder in de koloniën zullen verblijven dan de matrozen, zoodat de ouderen, de gehuwden, meer van het gezinsleven zullen kunnen profiteeren, zal de lust tot reëngageeren niet minder zijn dan bij het marinepersoneel.

Sprak 's ministers voorganger er van, dat het getal der kleine detachementen zooveel mogelijk zou worden ingekrompen, omdat versnippering van het korps in kleine detachementen aan boord niet bevorderlijk is aan de oefening en de militaire eigenschappen er door achteruitgaan, de tegenwoordige minister neemt ook die regeling in haar geheel over.

Hieruit blijkt, dat alleen op de groote schepen voortaan detachementen zullen worden ingescheept: op het type „Regentes" 50, tegen 45 op de „Kortenaer" en overigens op wachtschepen en opleidingsschepen.

Wat nu het verschil tusschen het ingediende en het ingetrokken wetsontwerp aangaat, al moge eerstgenoemd ontwerp tot eenige bezuiniging leiden, wij zouden toch de voorkeur geven aan de regeling van 's ministers voorganger.

In het algemeen gesproken is het wenschelijk, dat een bepaald korps ook afzonderlijke officieren heeft. Samenhang en ambitie om goed te dienen kunnen slechts bestaan bij een korps, als het zijn eigen officieren heeft, die leven met en voor het korps en voor de belangen ervan opkomen. Waren de mariniers afgeschaft en had de minister het noodig geoordeeld de matrozen nu en dan voor het meer intensieve infanterie-onderwijs om beurten in eene kazerne te plaatsen, dan zou het geen zin hebben gehad speciale zeeofficieren aan te wijzen, die steeds dien kazernedienst hadden te vervullen. Maar nu het korps zeesoldaten behouden blijft, is het o. i. beter gezien om aan dat korps ook afzonderlijke officieren te geven, ook al zouden die getrokken worden uit het korps zeeofficieren.

Wij zijn het eens met 's ministers voorganger, als deze zegt: „Een kern van officieren, uitsluitend bestemd om dienst te doen bij het korps mariniers, acht ondergeteekende noodzakelijk om den noodigen samenhang te behouden en eenheid van oefening te waarborgen." Waarom de tegenwoordige minister alleen „in den overgangstoestand een t ij d e l ij k e [1]) kern van officieren o n m i s b a a r [1]) acht om den noodigen samen-

hang en eenheid van oefening te waarborgen" is ons niet duidelijk.

Indien dezelfde officieren in de kazerne belast blijven met die oefeningen, dan zal, waar telkens andere mariniers daarvoor in aanmerking komen, de eenheid van oefening veel meer gewaarborgd zijn dan wanneer, zooals nu het geval zal wezen, telkens andere leiding voorzit.

De oefening der mariniers zal niet gebaat worden, als ook in de kazernes herhaaldelijk nieuwe officieren worden geplaatst, en dat zal toch een onvermijdelijk gevolg zijn.

In beginsel moge worden aangenomen, dat die plaatsingen zoo lang mogelijk bestendigd zullen worden, de kazerne zal een nieuwe factor zijn, die gevoegd wordt bij de vele, waarmede de chef van het personeel rekening heeft te houden bij de plaatsing van zeeofficieren. De fout van het te veel verplaatsen met al de nadeelen daarvan, die men aan boord kent, zal noodwendig ingevoerd moeten worden in de kazerne. De fout zal zich daar nog meer doen gevoelen, omdat de kazerne met de daarbij behoorende oefeningen toch altijd iets ongewoons zal zijn voor hen, die daarmede belast worden.

De laatste zin der Memorie van Toelichting moge overigens naar waarheid luiden: „Van de voorgestelde reorganisatie kan dan ook gezegd worden, dat zij tot bezuiniging zal leiden, toch zouden wij willen vragen of die bezuiniging niet grooter had kunnen zijn, zonder schade te doen aan het doel.

Volgens den inhoud van Bijlage B zullen in de toekomst in twee kazernes 312 mariniers en 100 recruten zijn, te zamen 412 man, en daarvoor zijn volgens Bijlage C noodig 2 kapitein-luitenants ter zee en 16 luitenants ter zee 1e en 2e klasse, en bovendien nog een kapitein ter zee.

Het wil ons voorkomen, dat dit getal, om niet te zeggen buitensporig, toch zeker veel te hoog is, en dat het, wat de subalterne officieren betreft, wel haast met de helft verminderd zou kunnen worden.

Onderstelde minister Ellis reeds de mogelijkheid, dat de kapitein ter zee, inspecteur van het korps, adviseur van den minister, niet noodzakelijk zou blijken, wij twijfelen niet of die onderstelling zou op den duur juist gebleken zijn. Dat daarom het voornemen geuit werd om dien rang niet voor het korps verloren te laten gaan, door de(n) commandant(en) der (eener) kazerne(s) dien te laten bekleeden, komt alleszins begrijpelijk voor. Doch, welke werkkring gedacht wordt voor den kapitein ter zee, die nog boven de commandanten der kazernes in een dier kazernes zal verblijf houden, is ons niet duidelijk. Daarom kan die jaarlijksche uitgaaf van f 5000 naar onze meening ook niet als een blijk van zuinigheid beschouwd worden.

---

1) De spatieering is van ons.

„De Telegraaf" 12 Mei 1906.

Korps Mariniers. (Ingez.). — Dezer dagen kwamen mij in diverse dagbladen weder verschillende artikelen onder de oogen, handelende over de „reorganisatie van het korps mariniers", een onderwerp, waarvan menig niet geïnteresseerd lezer langzamerhand zijn buik wel vol zal hebben.

Te meer, daar al die beschouwingen veel hebben van het bekende liedje op een oude wijs.

Toch mag ik mij nog niet verheugen in het verblijdend verschijnsel, dat zich eindelijk uit het jarenlange gehaspel, uit de verschillende bestemmingen, welke het korps door een reeks elkaar snel opvolgende ministers van Marine werden toegedacht, eene gezonde, leidende gedachte heeft ontwikkeld.

Het gaat als bij een schilder, die een kleur wil ontwikkelen, steeds kleuren bijmengt en de kleur, welke hij wil hebben, niet kan krijgen; hij verscheurt zijn ontwerpt en begint weer van voren af aan, doch is nog niet succesful.

En hoewel ik mij had voorgenomen, mijne pen te laten rusten, hebben juist bovengenoemde artikelen dit schrijven uitgelokt.

Ik zou het betreuren, wanneer de meeningen van lieden, die met innerlijke toestanden van het korps mariniers niet op de hoogte zijn, en waaronder er zijn, die stem hebben in de aangelegenheden van 't korps, op een dwaalspoor werden gebracht door schrijvers, zooals er bestaan, onbevoegd om de huidige toestanden in het korps te beoordeelen.

Deze omstandigheid maakt het mij tot een plicht, mijne meening te publiceeren:

Dat gemis aan eene gezonde, leidende gedachte, waarover ik vroeger in „De Telegraaf" al eens gesproken heb, is steeds de oorzaak geweest, dat het gecompliceerde mariniersvraagstuk tot heden nog niet is opgelost.

De reorganisatie betreft twee hoofdpunten, welke afzonderlijk van elkander dienen te staan:

1°. Het aflossen van een oude schuld.

2°. Het wetenschappelijk probleem.

Zoolang het geharrewar over No. 2 nog niet bevredigend is opgelost, blijft de oude schuld, zijnde de materieele gelijkstelling van het korps mariniers met het personeel der Kon. Marine, — hetgeen reeds jaren geleden had moeten gebeuren, — renteloos staan. Dit is niet billijk en wordt van de hoogste tot den laagste in het korps gevoeld. Natuurlijke gevolgen hebben natuurlijke oorzaken.

Men moet officier der mariniers zijn, het volk en zijne belangen kennen, behartigen en medevoelen, om reeds eenige gisting onder de minderen, hoewel nog sluimerend, waar te kunnen nemen en men moet bekend zijn met de kleinste aangelegenheden, de kleinste belangen dier menschen, wier ongeduld schier tot het kookpunt is gebracht, om zich eigenlijk

nog te verwonderen over het feit, dat het nog niet tot eene uitbarsting is gekomen.

De verhoudingen lijken naar niets, er is volstrekt geen evenwicht.

Ik behoef hiervan geen staaltje meer aan te halen, om niet in de gevreesde herhaling te treden. Waarom wordt er geen spoed gemaakt, om die oude, rentelooze schuld vóór alles af te lossen en zoodoende rechtmatige grieven, welke steeds dreigender vormen aannemen, den kop in te drukken? Kan dit niet onafhankelijk van het wetenschappelijk probleem?

En nu het tweede hoofdpunt:

De mariniers vormen aan boord ten behoeve van de algemeene werkzaamheden een onmisbaar contingent werkkrachten.

Tevens zijn zij in de alarmrol geplaatst en vormen de kern voor de landingsdivisies, welke aan den wal ageeren.

Als bekend, kunnen we het bij iederen lezer veronderstellen, dat zij als zoodanig, opgelost, in de marine-landingsdivisies, onlangs nog een werkzaam aandeel hebben gehad in de Boni-expeditie. Hierom is er voor de mariniers als individuen reden van bestaan.

Het bestaan der mariniers, vereenigd tot een afzonderlijk korps, heeft alleen grond, wanneer men aan de kern voor de landingsdivisies nog die waarde hecht, welke het bestaan van een afzonderlijk korps wettigt. Of ik 't hiermee eens ben, wil ik in 't midden laten.

De meeningen der beide laatste ministers zijn eenstemmig, dat het bestaan van een kern zeesoldaten nog gewettigd is.

De leiding echter kan, volgens minister Ellis, worden vervangen door zeeofficieren, die bij het korps overgaan.

In het midden latende, of dit in de practijk mogelijk zou zijn, kwam het dus hierop neêr, dat het korps officieren behouden bleef, doch de recruteering veranderd werd.

De tegenwoordige minister acht het korps officieren onnoodig en wil door detacheering de leiding aan zeeofficieren overdragen.

In principe zou ik mij daarmede best kunnen vereenigen, doch de minister acht een tijdelijke kern onmisbaar in den overgangstoestand, om den samenhang en eenheid van oefening te waarborgen.

Die tijdelijke kern wordt gevormd door het veertigtal officieren, dat het korps thans nog telt. Zij mag zich dus verheugen in het denkbeeld, dat zij nog onmisbaar wordt geacht, zoolang de laatste overgeblevene, voor wien de kolonelsrang, zelfs de rang van overste, natuurlijk als een overbodige luxe zal worden beschouwd, als kapitein pensionfähig wordt. Let wel, geachte lezer, op de appreciatie en de heerlijke vooruitzichten, den officier der mariniers reeds bij beschikking weggelegd! Die tijdelijke kern, vervuld van de verheven roeping, om, zoolang zij nog een vonkje leven bezit, den samenhang en de eenheid van oefening te waarborgen, zal dus over vijf-en-

twintig jaar, laten we zeggen, geheel vervangen zijn door sterk ambuleerende leiders, want het jaarlijksch verloop onder het korps zeeofficieren nagaande, kan dit niet anders. Er mag al eens een officier bij het korps gedetacheerd worden, die al eens meer soep heeft geproefd, dit zegt niets en 't is volstrekt niet altijd een aanbeveling, om voor een tweede maal bij den troep te worden gedetacheerd. De motiveering van den minister komt mij zeer duister voor en in tegenstelling met zijns ambtsvoorgangers voorstel, om een vast korps officieren te behouden, komt mij het voorstel van dezen minister werkelijk voor als eene ernstige bedreiging van den samenhang en de eenheid van oefening. Dit is echter een toekomstbeeld, waarin de practijk meer licht zal brengen.

Blijft mij dus nog over, om vooral hen, die zich blind staren op bezuinigingen, ernstig te waarschuwen tegen de z.g. bezuiniging, welke de minister in zijn voorstel voorspiegelt.

Naar mate de tijdelijke kern uitsterft, moet in de vacatures worden voorzien door aanvulling met zeeofficieren. Dat wil dus zeggen, dat het bestaande aantal officieren der marine zal moeten worden uitgebreid met een even groot, of bijna even groot aantal officieren, als het korps mariniers aanvulling behoeft.

Waar de „N. R. Ct." in 't hoofdartikel „De reorganisatie van het korps mariniers", in het eerste blad D, van Zondag 6 Mei j.l. beweert, dat het essentieele verschil tusschen de ontwerpen der beide laatste ministers hierin bestaat, dat de vorige minister een kern van officieren, uitsluitend om dienst te doen bij het korps, noodzakelijk oordeelde, welk kern zou getrokken worden uit het korps zeeofficieren, terwijl de tegenwoordige minister in alle rangen zal voorzien door detacheering van zeeofficieren, terwijl het overige van het wetsontwerp in zijn geheel in het nieuwe is overgenomen, — en het toch niet vreemd vindt, dat de reorganisatie toch tot bezuiniging leidt, gelijk de laatste zin der Memorie van Toelichting aangeeft, komt mij die combinatie volmaakt onbegrijpelijk voor.

Nogmaals echter dring ik, afgescheiden van deze beschouwingen, aan op het meest klemmende, de spoedige afdoening van het financieele vraagstuk, en vereenig mij hierin volkomen met de inzichten, waartoe schrijver van bovengenoemd hoofdartikel in de „N. R. Ct." concludeert.

EEN OFFICIER DER MARINIERS.

De „Nieuwe Rott. Courant" van 12 Mei 1906.

Reorganisatie van het korps Mariniers. — (Ingezonden.) — In hoeverre het korps mariniers zijn reden van bestaan voor de marine verloren heeft, zullen we hier onbesproken laten, maar vrijwel mag als vaststaande worden aangenomen, dat de marine die ruim 2000 koppen niet kan ontberen en bij geheele opheffing van het korps dat personeel niet aangevuld kan krijgen, zonder v e e l hoogere kosten.

De voorgestelde reorganisatie beoogt nu o.a. het korps te

laten bestaan, wat aangaat het personeel beneden den rang van officier, maar daarentegen de officieren der mariniers gaandeweg te doen vervangen door bij het korps te detacheeren officieren van den zeedienst.

Volgaarne onderschrijven wij de meening van hen, die beweren, dat een korps, aangevoerd door niet geheel en al tot dat korps behoorende officieren, zijn verval tegemoet gaat, dat het verloopt. Wat toch is er meer noodig om den goeden geest, de ambitie, de traditie en zoovele andere noodige zaken, die de kracht van een korps uitmaken, in stand te houden, dan een nauwe band tusschen officier en wat daar onder staat. De mindere moet in *zijn* officier steeds zien de man, die belang stelt in zijn wel en wee; de officier moet zijn menschen *kennen*, met hen medeleven; en nu behoeven we toch werkelijk niet van onderschatting te worden beschuldigd wanneer we als onze meening uitspreken, dat dit met de officieren van den zeedienst, die afwisselend gedetacheerd zullen worden bij het korps niet te bereiken valt.

Op grond hiervan hopen we dan ook innig, dat, wil men het korps behouden, men het dan ook zijn eigen officieren laat.

Afgezien van het gestelde aan het hoofd van dit schrijven, doet zich nog de vraag voor of het behoud van het korps mariniers voor Nederland en de bezittingen niet van zoo overwegend belang is, ook uit een financieel oogpunt, dat het verkeerd zoude zijn, dit korps te laten verloopen, en dan gelooven wij, dat het antwoord bevestigend moet luiden.

Het korps mariniers formeere, *na* het benoodigde personeel aan de marine geleverd te hebben, uit de afgeloste detachementen een veldbataljon, hetwelk alsdan bestaat uit geheel geacclimatiseerde soldaten. De geoefendheid van dit bataljon kan zoodanig zijn, dat kader zoomede mariniers 1ste en 2de klasse uitstekend als kaderaanvulling kunnen benut worden voor het Nederlandsche leger bij mobilisatie. De organisatie kan wijders zoo zijn, dat het bataljon binnen 24 uur gereed is, 't zij tot handhaving van orde en rust hier te lande, 't zij om te embarkeeren met bestemming naar een gewenscht punt in Indië.

Met dit laatste stellen wij ons geenszins voor, de mariniers in de gelegenheid te stellen, zich een gedeelte der lauweren toe te eigenen, die rechtens het Indische leger toekomen; de rol door ons bedoeld is veel bescheidener; we wenschen daarbij dat bataljon te benuttigen als soutien van dat leger; als bewaker van haar operatiebasis, van haar operatielijnen; als vervanger van een ontbloot garnizoen enz.

Wij gelooven dat het Indische leger daarmede zeer gebaat zoude zijn.

Bij reorganisatie zouden wij wenschen, dat het korps mariniers onder eigen officieren werd georganiseerd bij de wet als een korps ten dienste van oorlog, marine en koloniën.

EEN OUD-OFFICIER VAN HET KORPS.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der Ned. schepen.

Hr. Ms. „**Tromp**" vertrok 23 April van Willemsoord, vertoefde van 27 April—4 Mei te Dublin en kwam den 10den Mei weer binnen.

Hr. Ms. „**Friesland**" vertrok 25 April van Willemsoord, vertoefde van 5—12 Mei te Santa Cruz de Teneriffe, arriveerde 16 Mei te Carthagena, vertrok vandaar 21 Mei en kwam 23 Mei te Port Mahon aan.

Hr. Ms. „**Nautilus**" vertrok 9 Mei van Hellevoetsluis, passeerde den 12den Prawlepoint en kwam den 26sten Mei te Funchal (Madeira) aan.

Artillerie.

Amerika.

Proeven met een **Brown segment draadkanon van 15 cM.** gaven met 33.6 K.G. rookloos kruit eene aanvangssnelheid van 1053 M. met 3176 K.G. druk per cM^2.

Bij de beproeving van een 30.5 cM. kanon te Indian Head sprong een stuk van het langeveld circa 1 Meter van de monding. Stukken kwamen terecht tot op een afstand van 30 M., doch niemand werd getroffen. („Marine Rundschau").

Bij het **prijsschieten met geweer** voor de schepen der Atlantische vloot werd voor 't eerst gebruik gemaakt van de nieuwe schietbanen te Guantanamo op Cuba en behaalde de „Missouri" den prijs. In het desbetreffende artikel wordt gewag gemaakt van het trainen van de ploegen aan boord der schepen door speciale officieren. **Voor het succes op den wedstrijd is dit een uitstekende methode,** doch geeft het verzamelen der liefhebbers op den dag der wedstrijd en het zenden van hen met een willekeurig officier der vloot, teneinde eene serie schoten te doen en daarmede basta, minder geflatteerde uitkomsten en een beter beeld op welke hoogte (?) het gros der schepelingen op het punt van geweerschieten zich bevindt.

A.

De „Bethlehem Steel Company" vervaardigt tegenwoordig **pantsergranaten**, welke **inwendig geribd** zijn in doorsnede, in stede van cirkelvormig en meent daardoor een projectiel te hebben, 't welk bij het doordringen beter bestand is tegen vormverandering en verbrijzeling en tevens bij het springen na doorboring meer springstukken zal opleveren. Een 15 cM. granaat van dit soort

met springlading zwart kruit doorboorde een 15 cM. KRUPP-plaat en sprong 6 voet achter de plaat in circa 650 stukken.

(„Army and Navy Journal").

Een ernstig ongeluk had 13 April plaats aan boord van de „Kearsage", tengevolge waarvan twee officieren en zeven man het leven verloren en vijf man zware brandwonden opliepen. Het ongeluk had plaats bij het ontladen van het linker 30.5 cM. torenkanon, hetwelk na de „run" langs de schijf, tijdens schijfschieten, geladen was gebleven. Drie kardoezen, welke op het dek in de toren lagen raakten per ongeluk in brand, tengevolge van eene kortsluiting in de leiding van den electrischen aanzetter (andere berichten spreken over een onbeschermden weerstand in de munitie-liftleiding). („Army and Navy Journal").

Engeland.

Ook Sir WILLIAM WHITE, de vroegere cheef-constructor, kan zich er niet mede vereenigen, dat de „Dreadnought" geene bewapening met middelbaar geschut heeft.

(„Army and Navy Journal").

De Marine schijnt in de kanonnen van 15.2 cM. weinig toekomst te zien en heeft een groot aantal aan het Departement van Oorlog afgestaan. („Le Yacht").

Afstandmeting Engelsche marine. De „Britannia" heeft speciale marsen voor 't afstandmeten gekregen en dit schijnt ook voor de andere schepen ingevoerd te worden.

Frankrijk.

Het Noordzee-Eskader benut elke gelegenheid tot oefening van batterij-commandanten, divisie-commandant en kanonniers, alsmede van de officieren belast met het observeeren der afstanden en verplaatsing van 't doel. Ten dien einde worden gevechten van schip tegen schip nagebootst en later van divisie's onderling. Na afloop de oefeningen zullen besprekingen er over moeten gehouden worden. („Marine-Rundschau").

De gepantserde kruiser „Dupleix" heeft een brand gehad in de munitie-bergplaats. Deze was gelukkig te overmeesteren, doch heeft belangrijke schade aangericht.

(„Marine-Rundschau").

Op het opleidingschip voor kanonniers „Couronne" had een ongeluk plaats, n.l. het meer voorkomend geval dat een schroefsluitstuk, door ontijdig afgaan van 't schot, uitgeslingerd wordt. Een snelvuurkanon van 16.4 cM. had ongeveer veertig schoten gedaan en werd weder geladen. Bij het sluiten van het sluitstuk ging het schot af voordat het sluitstuk aangedraaid was, het werd dus uitgeworpen en weggeschoten tegen het kanon dat terzelfder hoogte aan het andere boord opgesteld was. Bij het

terugspringen kwam het sluitstuk tusschen de bedieningsmanschappen weder terecht. Gedeelten van patroonhuls en sluitstuk doodden drie man en verwondden twee officieren.

Een voorloopig bericht geeft als oorzaak op, dat de slagtoestel ontijdig werkte, doordat door een of ander gebrek, ontstaan door 't vele schieten, de slagpin bij het openen van 't sluitstuk niet gespannen werd en terug trad, zoodat bij het sluiten de punt van de slagpin naar voren uitstak en het slagboedje der patroon trof vóórdat het sluitstuk aangedraaid was en de ontstekingstoestel op de gewone wijze gereed voor afvuren kwam.

(„Le Yacht").

De zestien kanonnen van 16.4 cM. snelvuur der ERNEST RENAN-klasse worden vervangen door 10 kanonnen van 19.4 cM., zoodat dit type alsdan 14 kanonnen van 19.4 cM. zal hebben.

(„Schiffbau").

Aanbouw.

Amerika.

Het gereed komen der in aanbouw zijnde schepen zal voor een gedeelte belangrijk meer tijd vorderen dan de bepaalde afleveringstermijn. Zoo wordt deze termijn overschreden met meer dan 2 jaren bij de pantserschepen „Virginia", „Nebraska", „Georgia" en „New Jersey" die reeds in 1904 klaar hadden moeten zijn. Eveneens bij de pts. kruisers „California", „South Dakota", „St. Louis", „Milwaukee" en „Charleston", welke laatste schepen vermoedelijk in 1908 gereed zullen komen. De bouwtermijn bedraagt voor het laatst op stapel gezette

slagschip „New Hampshire" .	38 mnd,	kosten	3 748 000 doll.
pts. kruiser „North Carolina" .	36 „	„	3 575 000 „
„ „ „Montana" . . .	36 „	„	3 575 000 „
verkenner „Chester"	36 „	„	1 688 000 „
„ „Birmingham" . .	30 „	„	1 556 000 „
„ „Salem"	30 „	„	1 556 000 „

De „Chester" krijgt PARSONS-turbine-machines en vier schroeven. Alles te samen genomen bestaat de vloot uit

27 slagschepen 1e kl. (het oudste in 1893 van stapel geloopen),
1 „ 2e „ .
12 pts. kruisers („ „ „ 1895 „ „ „),
1 pts. ramschip,
4 monitors met één toren,
4 „ „ twee torens,
21 beschermde kruisers,
8 onbeschermde kruisers,
3 verkenners,
12 stalen kanonneerbooten,
3 „ platboomde kanonneerbooten,
8 composiet kanonneerbooten,

4 opleidingsschepen,
16 torpedo-jagers,
36 torpedobooten (waaronder 1 houten, de „Stiletto"),
12 onderzeesche booten,
benevens een groot aantal oude kanonneerbooten en hulpkruisers.

Het bureau van aanbouw heeft een zware taak in het ontwerpen van een nieuw slagschip van 20500 ton. Vermoedelijk zal het gereedmaken der teekeningen negen maanden duren.

(„Army and Navy Journal").

Australië.

De Minister van Marine besprak de noodzakelijkheid eener eigen zeemacht, bestaande uit drie kruiser-torpedojagers, 16 torpedojagers en 15 torpedobooten, die in 7 jaren gebouwd moeten worden. De kosten zullen bedragen 1 708 000 pnd. en het jaarl. onderhoud 120 000 pnd. Nu betaalt Australië jaarlijks voor eigen marine 43 673 pnd. en als bijdrage voor de Engelsche zeemacht 196 000 pnd.

(„Marine Rundschau").

Duitschland.

Dè waterverplaatsing der nieuwe torpedobooten zal 570 ton bedragen en de snelheid 32 à 33 mijl. Ook zal men de vitale deelen voorzien van eene pantsering tegen licht snelvuurgeschut. Ieder jaar zullen twee series ieder van zes booten op stapel gezet worden, waardoor het aantal booten in 't geheel steeds op zes divisies, ieder van 24 booten, zal worden gebracht. De prijs per boot bedraagt 1 800 000 mark.

Engeland.

Voor de begrooting 1906—1907 zijn aangevraagd:
4 slagschepen (waarschijnlijk 4 „Dreadnoughts"),
5 volzee-torpedojagers,
12 kust-torpedojagers,
12 onderzee-booten,

Op 1 April bevonden zich in aanbouw 6 slagschepen, 10 pts. kruisers, 5 volzee-torpedojagers, 12 kust-torpedojagers, 15 onderzee-booten, 1 koninklijk jacht, 1 herstellingsschip.

De volzee-torpedojagers zullen 33 mijl, de kust-torpedojagers 26 mijl loopen, terwijl als proef een boot van 36 mijl gebouwd wordt.

Torpedojager „Cricket" liep 18 Jan. van stapel. Vaart 26 mijl. Zij is voorzien van turbines en ingericht om petroleum te stoken.

Frankrijk.

Minister Thomson heeft van de Kamer toestemming gekregen voor aanbouw van zes slagschepen van 18000 ton. Bewapening 4 kns. van 30.5 cM., 12 van 24 cM., 16 van 7.5 cM., 8 van 4.7 cM., 2 o.w. lanceerinrichtingen.

Pantserkruiser „Victor Hugo" zal worden klaargemaakt voor de proeftochten.

(„Marine Rundschau").

Aanbouw.

Natie.	Type schip.	Naam.	Water-verplaatsing.	Afmetingen.			Pantser in cM.					Bewapening.	Vaart.	Bemanning.
				Lengte.	Breedte.	Diep-gang.	Gordel	Dek.	C° toren.	Geschut-toren.	Middelb. geschut.			
Frankrijk	p.kr.	Ernest Renan	13664	157	—	—	—	—	—	—	—	9 April van stapel.	—	—
Rusland	id.	Adm. Makaroff	7900	135	17.5	6.5	m. 17.5 —9 vr. 10—7	5	13.7	14.7	7.6	2 kn^s. v. 20.3 cM. 8 „ „ 15.2 „ 20 „ „ 7.6 „ 8 „ „ 5.7 „	—	—
Id.	pt.sch.	Rurik	15170	—	—	—	—	—	—	—	—	4 kn^s. v. 25.4 cM. 8 „ „ 20.3 „ 20 „ „ 12 „ hoogte pantsergordel 3.66 M. 2 brz. o.w. lanceerinr.	—	—
Peru	pt.dek sch.	Almirante Grau	3200	112.8	12.3	4.3	—	3.8	7.6	—	—	2 kn^s. v. 15 cM. 8 „ „ 7.6 „ 8 „ „ 3.7 „ 2 o.w. lanceerinr.	—	—

Den torpedojager „Casa Bianca", verankerd in het dok te Toulon, overkwam een eigenaardig ongeval, doordat hij plotseling begon te zinken, waar het water binnenstroomde door een doorgeroeste plek der huid ter hoogte van den kimkiel. Het omnemen der reddingmat voorkwam onheilen.

Japan.

De op stapel gezette kleine kruiser „Jone" wordt een zusterschip der „Otana". Deze laatste heeft 3050 ton waterverplaatsing, loopt 21 mijl en voert als artillerie 2 kns. van 15 cM., 6 kns. van 12 cM. en 4 van 7.6 cM.

Proeftochten en Stoomwezen.

Amerika.

Volgens de „Int. Revue über die ges. Armeen und Flotten", overweegt men in Amerika, of het geen aanbeveling verdient een pantserkruiser van 14600 ton met turbinemachines uit te rusten. Ook beveelt het bureau de constructie aan om de fabrikanten uit te noodigen, aanbiedingen in te zenden voor turbine-machines voor de beide nieuwe slagschepen.

(„Schiffbau.")

Het Marinebestuur zal weer eene proef doen nemen met een in Engeland vervaardigd toestel om kolen over te nemen op zee. De proef die met het kolenschip „Abarenda" genomen zal worden trekt algemeene belangstelling, daar het tot nog toe niet is gelukt, dit moeilijk vraagstuk op bevredigende wijze op te lossen. Het toestel zal niet worden betaald voor het ten volle beproefd is.

(„Army and Navy Journal".)

Duitschland.

Aan de firma Max Oertz te Hamburg is de bouw van vijf motorbooten door het Marinebestuur opgedragen. Zij zullen met motors van 100, 60 en 5 I.P.K. vermogen worden voorzien.

(„Schiffbau".)

Bij een waterdrukproef met een stoomketel deed zich het volgend ongeval voor. De voor 10 atm. berekende ketel werd met water gevuld en voorloopig op 5 atm. geperst. Toen drie dagen later de druk werd opgevoerd tot $13^1/_2$ atm. scheurde de ongeveer 1 M. hooge staande wand van den stoomdom tusschen de beide rondgaande klinknaden af en uit den tot 70 mM. openstaanden scheur werd het water met zulk eene kracht weggeslingerd, dat een werkman die bezig was na te gaan of er lekkages voorkwamen, van een stelling afgeworpen en gedood werd. Het onderzoek gaf aan dat het materiaal waarschijnlijk door onnauwkeurige bewerking blauwbreukig was. Dit ongeval is eene waarschuwing om in het bizonder te

waken voor zoogen. luchtzakken, waardoor het scheuren tengevolge van persen met waterdruk deze ontploffende uitwerking heeft gekregen. Het schijnt dat het mangat in den top van den stoomdom te vroeg gesloten is, waardoor de in dien dom aanwezige lucht bij het vullen met water niet meer kon ontwijken. Het is dus van zeer veel belang voor te schrijven dat, met het oog op de persproeven, de ketels voorzien zullen zijn van kraantjes waardoor, gedurende het vullen met water, alle lucht kan ontwijken. („Zeitschr. d. Ver. Deutsch. Ing.")

De turbine-torpedoboot „S 125", heeft op de proeftochten getoond een grooter kolenverbruik te hebben en minder vaart te loopen dan de met zuigermachines voorziene booten van hetzelfde type. Na deze teleurstelling met de „S 125" is bepaald dat de nieuw aan te bouwen torpedobooten weer met zuigermachines uitgerust zullen worden.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.")

Kolenlaad-inrichting van „LEUE" (zie ook Marinebl. 23 April '06, bladz. 933).

In Februari j.l. werden met de pantserkruiser „Prinz Heinrich" en het kolenstoomschip „Herman Sauber", weer proeven genomen om kolen over te nemen met het toestel van LEUE. Gedurende een twee uurs proef, bij kalm weder in rustige zee, terwijl het oorlogsschip de kolenboot met 11 mijls vaart sleepte werden het eerste uur 56 ton en het tweede uur 48 ton kolen overgenomen. Later werd eene proef van 3 uur genomen bij sterken wind en daaraan evenredige onstuimige zee, gepaard met sneeuw- en regenbuien, zoodat de sterkte, enz. goed onderzocht kon worden; echter had daarbij het personeel veel van het slechte weer te lijden. In de eerste twee uren werden 105 tonnen overgenomen, in het derde daarentegen slechts 37 ton, daar het personeel, dat zonder afgelost te worden moest werken, te vermoeid was, om voldoende zakken te kunnen vullen en aanbrengen. Wanneer er 20 of 30 matrozen en 150 zakken meer geweest waren, dan kon de uitkomst bij het, ondanks het slechte weer onberispelijk werken van het toestel, gemakkelijk tot 60 ton en meer per uur opgevoerd worden. De rutschbaan, die thans uit zeildoek bestaat en door de regen krimpt, zal van gevlochten staaldraad vervaardigd moeten worden. De tijd die noodig was om de verbinding der twee schepen daar te stellen, bedroeg bij de laatste proef 24 minuten, gerekend van het overgeven der sleeplijnen tot het oogenblik dat de eerste kolenzak aan de rutschbaan hing. Daarentegen heeft men volgens geloofwaardige berichten, voor het aanbrengen van de SPENCER-MILLER inrichting 1 à $1\frac{1}{2}$ uur noodig. Na deze laatste proef is het vraagstuk van kolen overnemen op zee definitief opgelost en in de praktijk zal blijken dat met de beschikking over voldoend personeel en materiaal 65—70 tonnen

per uur overgenomen zullen kunnen worden, daar alle deelen van de inrichting goed en zeker werken.

Z. M. de Keizer is na zijn terugkeer uit Kopenhagen de inrichting in de Howacht-bocht bij Kiel komen bezichtigen, wel een bewijs van hoeveel belang Z. M. deze nieuwe vinding voor alle oorlogsmarines acht.

(„Schiffbau".)

Engeland.

Alle machinedeelen van de pantserkruiser „Black Prince" zijn zoo vervaardigd, dat zij met die van hare zusterschepen „Duke of Edinburgh"; „Cochrane", „Natal" of „Achilles" verwisseld kunnen worden. De door dezen maatregel ontstane meerdere kosten zijn *f* 144000.

(„Schiffbau".)

De Admiraliteit heeft reeds doen beginnen met het opleiden van personeel voor de turbine-machines, die nu op alle nieuwe schepen toegepast zullen worden. Op de particuliere stoomschepen varen steeds ingenieurs mede om ervaring daarin op te doen. Ook uit het machine- en stokerspersoneel worden geschikte personen gezocht om te worden opgeleid.

(„Marine-Rundschau".)

Het nieuw ingevoerde systeem om op de torpedobooten in reserve een verminderde bemanning te houden, heeft blijkens de laatste torpedo-manoeuvres, zeer bevredigende uitkomsten gegeven. De bij vroegere mobiliseeringen altijd voorkomende machinegebreken, bleven thans geheel achterwege en de manoeuvres konden ongestoord volgens het programma uitgevoerd worden.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.")

De firma YARROW & Co. te Poplar bij Londen heeft thans haar lang gekoesterd voornemen tot uitvoering gebracht, door het aankoopen van een stuk grond te Scotstoun bij Glasgow, waarheen zij, zoo spoedig de daarvoor noodige voorbereidingen getroffen zijn, hare werf wil verplaatsen. Als grond voor dezen stap voert de firma aan, dat de productiekosten in het noorden veel geringer zijn dan in Londen en bovendien de gemeten mijlen, voor de proeftochten van schepen, in de monding van de Clyde, veel gunstiger liggen dan elders aan de Britsche kusten. Het nieuwe etablissement zal ongeveer 12 acres beslaan en een front aan het water hebben van 780 Eng. vt. lengte. Er zal ruimte zijn voor een aantal hellingen. machine- en ketelwerkplaatsen en ook voor een uitrustingsbassin. Dit laatste zal zich daardoor onderscheiden dat het overdekt is en een loopkraan heeft, waarmede de machines en ketels gemakkelijker behandeld konnen worden bij de gereedmaking van nieuwe schepen. De werf is in de onmiddellijke nabijheid van het Scotstoun West-station van de Lanarkshire en Dumbartonshire spoorweg en ook in ieder ander opzicht zeer goed gelegen, daar zij zeer gemakkelijk te bereiken is van het district waar zeer goede arbeiderswoningen zijn. Intusschen stelt de firma zich

voor evenals voorheen voort te gaan met het bouwen van torpedokruisers, torpedobooten, waterpijpketels en ondiep-gaande vaartuigen, terwijl zij ook den bouw ondernemen wil van schepen en vaartuigen die door verbrandingsmotoren gedreven worden.

(„Schiffbau".)

Vanadium-staal. Door Messrs. WILLANS en ROBINSON, worden thans aan hunne werken te Queensferry jaarlijks ongeveer 800 tonnen vanadium-staal afgeleverd. Het ferro-vanadium dat zij voor de vervaardiging van dit speciale staalmengsel bezigen wordt verkregen van „the New Vanadium Aloys Company" in South Wales en bevat tot 30 pCt. vanadium. De chroom-vanadium staalsoorten, die 10 tot 20 pCt. vanadium bevatten hebben merkwaardige eigenschappen en de vervaardiging daarvan is eene Engelsche industrie. 80 pCt. van de voortgebrachte hoeveelheid wordt gebruikt door de fabrikanten van motor-rijtuigen en motor-omnibussen in Engeland. 150 assen die voor eene firma voor dit doel vervaardigd zijn, doen met bevredigende uitkomsten dienst en door dezelfde firma zijn nog 400 assen van dezelfde samenstelling besteld. Chroom-vanadium wordt ook uitgevoerd naar Frankrijk, hoewel er een invoerrecht van 60 gulden per ton voor moet worden betaald. Het vanadium verhoogt de weerstand van het staal, doordien het de scheiding, (Saigerung)[1]) gedurende de afkoeling tegengaat. De grootste tot nog toe verkregen, breeksterkte van chroom-vanadium staal is 103 ton per vierk. Eng. dm., terwijl dit staal tevens een grooten weerstand tegen wringen en stooten heeft. De nickel-vanadium staalsoorten hebben ook een groote sterkte doch bezitten minder weerstand tegen stooten en wringen.

(„The Times Eng. supp.")

Oppervlak Condensors.

In eene lezing gehouden voor „the Institution of Naval Architects" over oppervlak condensors deelde Professor R. L. WEIGHTON M. A. de uitslag mede van doorwrochte proeven die hij had genomen met oppervlak condensors van het gewoonlijk in gebruik zijnde model tegenover een nieuw type waaraan den naam „Contraflo" was gegeven en waarin eenige nieuwe ver-

---

1) *Red.* Het verschijnsel, scheiding, door de Duitschers „*saigern*" genoemd, is de eigenaardigheid, die de koolstof, phosphorus en zwavel, die zich, verbonden met het ijzer, in het gesmolten staal bevinden en een sterken invloed hebben op de hoedanigheid van dit laatste, vertoonen om gedurende het hard worden zich van het ijzer te scheiden, terwijl zij zich begeven naar dat gedeelte dat het langst vloeibaar blijft. Het gevolg hiervan is eene algeheele verandering van de kwaliteit in de gesaigerte deelen van het blok, het materiaal wordt op deze plaatsen hard en broos en heeft daar eigenschappen, welke, daar zij geheel van de verlangde afwijken, een zeer groot gevaar opleveren, omdat zij bij de verdere bewerking bijna niet bemerkt kunnen worden. Intusschen wordt de Saigerung en de vorming van holten (Lunker) in het staal ook door het persen volgens de methode van HARMET op geniale wijze tegengegaan.

anderingen waren aangebracht die tot nog toe nog niet zorgvuldig beproefd waren.

In de condensor van het oude type was het verkoelend oppervlak gedurende de proeven 170 □ Eng. vt. De pijpjes van $^{3}/_{4}$ Eng. dm. diam. uitwendig, bij 4 vt. lengte tusschen de tubeplaten stonden $^{17}/_{16}$ Eng. dm. van hart tot hart uit elkaar. Het circulatiewater kwam aan den bodem binnen en verliet de condensor aan de bovenzijde, nadat het tweemaal door de pijpen was gegaan, gevende dus eene werkelijke pijplengte van 8 vt.

Condensor No. 1 van het nieuwe type had 170 □ vt. oppervlak, de pijpen waren $^{3}/_{4}$ dm. diam. uitwendig bij 4 voet lengte, steek van de pijpen $1^{1}/_{8}$ dm. Het circulatiewater ging vijf maal door de pijpen, gevende dus eene pijplengte van 20 vt.

No. 2 had slechts 100 □ vt. oppervlak, de pijpen $^{5}/_{8}$ Eng. dm. diam. uitwendig bij 4 vt. lengte, met een steek van 1 dm. en een werkelijke pijplengte van 16 vt.

No. 3 was gelijk aan No. 2 behalve in de pijplengte die slechts 2 vt. 6 dm. bedroeg, gevende een oppervlak van 62 □ vt., daar het water 4 maal door de pijpen ging was de werkelijke lengte 10 vt.

De voornaamste bizonderheid van dit type condensor is de afvoer van het voedingwater uit verschillende gedeelten. De condensor was door twee in horizontale richting eenigszins hellende platen verdeeld in drie afdeelingen en het condensatiewater werd uit ieder compartiment direct afgevoerd, zoodat de onderste afdeelingen niet door het water van de bovenste vakken in hunne afkoelende werking verhinderd werden.

In ieder geval werd de in onderzoek zijnde condensor gebezigd om de afgewerkte stoom van de machines te condenseeren. Bij het begin van de proeven werden de machines ingericht als quadruple expansie-machine. De cylinders waren 7 dm., 10 dm., $15^{1}/_{2}$ dm. en 23 dm. diam. bij 18 dm. slag. Dezelfde stoomketels leverden voortdurend stoom zoodat de omstandigheden voor de verschillende condensors zoo gelijk mogelijk waren. De stoom was gemiddeld 50° Fahr., oververhit, de maximum stoomdruk bedroeg 210 Eng. pd. per □ Eng. dm. Het aantal afzonderlijke proeven bedroeg totaal 350.

Er was een belangrijk verschil in uitwerking tusschen de twee typen condensors; wanneer beide onder geheel gelijke voorwaarden werkten, kon in het oude type een luchtledig van 28 Eng. dm. bereikt worden met eene hoeveelheid circulatiewater van 48 maal de hoeveelheid voedingwater, terwijl bij het nieuwe type No. 2 slechts 24 maal die hoeveelheid, bij eenzelfde inlaat temperatuur vereischt werd. De condensor die in een gegeven tijd en onder dezelfde omstandigheden per □ Eng. vt. oppervlak het grootste aantal warmte-eenheden op het circulatiewater overdroeg, was de voordeeligste, en deze zal niet alleen het hoogste luchtledig aangeven doch ook de minste hoeveelheid circulatiewater en het minste verkoelend oppervlak per Eng. pd. gecondenseerde stoom noodig hebben. In dezen condensor zal

ook de temperatuur in den warmwater-bak het hoogst wezen. Om het verkoelend oppervlak dus werkzaam te doen zijn is het noodig dat aan de eene zijde stoom goed en nuttig in aanraking komt met het verkoelend oppervlak, terwijl het circulatiewater dit aan de andere zijde doet. Dit kon natuurlijk niet het geval zijn indien aan de stoomzijde voortdurend water (gecondenseerde stoom) afstroomt of indien aan de waterzijde het circulatiewater in cylindervormige stroomen door de pijpen gedreven wordt, waardoor alleen de buitenomtrekken van deze watercylinders in aanraking met de pijpoppervlakken komen en de binnenste deelen zonder eenige nuttige werking doorstroomen. De verhoogde uitwerking werd nu verkregen door een vroegere afvoer van het voedingwater, een betere circulatie van de stoom, en het verzekeren van een betere aanraking van het circulatiewater met de pijpoppervlakken, door in de pijpjes kernen of schotten te steken. Deze kernen bestonden uit driehoekige ruw gezaagde latten, die ongeveer 2 Eng. dm. langer dan de pijpjes, daar zonder eenige verdere bevestiging werden doorgestoken.

Eene belangrijke besparing van circulatiewater was een onmiddelijk gevolg van de nuttiger aanraking met de verkoelende oppervlakken. Bezuiniging van water is een zeer belangrijke factor, omdat het ten eerste bij land-installatie's dikwijls gekocht moet worden, en ten tweede moet het door den condensor worden gepompt, zoodat besparing aan water wil zeggen besparing van arbeid. Niet alleen behoeft er minder water te worden doorgepompt, maar tengevolge van de hoogere uitlaat-temperatuur van het water dat soms weer voor een volgend gebruik moet worden afgekoeld, is het temperatuurverschil tusschen het af te koelen water en de dampkring die het afkoelt grooter, waardoor de afkoeling werkzamer is.

Een ander belangrijk voordeel van dezen condensor, vooral voor oorlogsschepen, waar besparing van gewicht en ruimte van het hoogste belang is, bestaat daarin dat de afmetingen kleiner kunnen worden. Hoewel voor marine doeleinden bezuiniging van water pas in de tweede plaats in aanmerking komt, zoo is de besparing aan arbeid voor het pompen, een hooger luchtledig en hooger temperatuur van het voedingwater zeer belangrijk.

Van al de condensors die beproefd waren scheen No. 3 het best geëigend voor marine doeleinden, daar deze, zij het dan ook ten koste van eenig meer circulatiewater in vergelijking met No. 2, het luchtledig hield met minder verkoelend oppervlak dan in No. 2 en met belangrijk minder dan in het oude type. In nevenstaande tabel is eene vergelijking gegeven tusschen de drie condensors, terwijl zij onder ongeveer gelijke omstandigheden een luchtledig van 28 Eng. dm. onderhielden.

Uit deze proeven zijn de volgende gevolgtrekkingen gemaakt:

Het is voor de nuttige uitwerking van een oppervlak condensor goed dat de gecondenseerde stoom zoo spoedig mogelijk

Condensor.	Oppervlak.	Capaciteit.	Gecondenseerde stoom per uur per □ vt. verkoelend oppervlak.	Luchtledig.	Circulatiewater per Eng. pd. stoom. Temper. inlaat 50° Fahr.	Oppervlak = per I.P.K. voor 12 Eng. pd. stoom per I.P.K. per uur.	Vergelijkende capaciteit per I.P.K. No. 3 als 1 aangenomen.
	□ vt.	Cub. vt.	Eng. pd.	Eng. dm.		□ vt.	
No. 3 . .	62	6	33	28	32	0.36	1
No. 2 . .	100	9.6	20	28	24	0.6	1.3
Oud type	170	18	10	28	43	1.2	3.6

worde afgevoerd en dat er zooveel mogelijk een gelijkmatigen stroom van stoom door de condensor afdeelingen gaat, waardoor het geheele verkoelend oppervlak ten volle benut wordt en er geen gedeelten blijven waarin de lucht teruggehouden wordt; dat verder het circulatiewater met vrij groote snelheid door de pijpen gaat en dat het beneden in den condensor intreedt en het dezen boven weer verlaat. Met een behoorlijk ontworpen condensor in verband met een droogen luchtpomp, kan een afkoelingsgraad van 20 Eng. pd. stoom per uur per □ vt. oppervlak bij $28^1/_2$ Eng. dm. luchtledig onderhouden worden. De hoeveelheid circulatiewater op een temperatuur van 50° Fahr, moet daarbij 24 maal de hoeveelheid voedingwater bedragen. Onder de bovengenoemde voorwaarden en in verband met een droogen luchtpomp, kan een afkoelingsgraad van 35 Eng. pd. stoom per □ vt. oppervlak per uur bij een luchtledig van $28^1/_2$ Eng. dm. verkregen worden, met eene hoeveelheid circulatiewater op 50° Fahr. van 28 maal het voedingwater.

(„The Times Eng. suppl.").

Gasmachines voor de voortstuwing van schepen.

Mr. J. E. Thorrycroft, hield voor „the Institution of Naval Architects" eene lezing over bovenstaand onderwerp. Hij zeide dat het meerendeel der kleine gasmachines volgens het Otto-systeem werkten, wat het voordeel gaf dat ze geen afzonderlijke gas- of luchtpompen noodig hadden en dat dit het eenige type dezer machines vertegenwoordigde, dat tot dusverre voor marine doeleinden beproefd was. De gasontwikkelaar die algemeen voor matig vermogen gebruikt werd, werkt volgens het zoogenaamd zuigsysteem, d.i. in plaats dat het gas voortgebracht wordt door de brandstof te verbranden en daardoor lucht en stoom te persen, geschiedt dit door de lucht door den ontwikkelaar te zuigen, zoodat het geheele toestel ongeveer beneden de athmospherische druk werkt. Het voordeel van dit systeem is, dat noch een stoomketel onder druk, noch een gashouder om het gas te ontvangen, noodig is en wat voor marine doeleinden vooral belangrijk is, dat er geen gevaar van gaslekken uit den voortbrenger bestaat; ontstaan er lekken dan gaat de atm. druk in den ontwikkelaar.

De generators voor matig vermogen werken in den regel met anthraciet en als de schepen op eene lijn varen waar zij steeds anthraciet of cokes kunnen krijgen dan zijn deze brandstoffen het best voor matig vermogen, daar het zeer moeilijk is een bevredigend ontwerp te maken voor het gebruik van gewone steenkolen.

Nadat het gas de generator heeft verlaten moet het eerst worden afgekoeld en daar het altijd, zelfs al gebruikt men anthraciet, onreinheden bevat, ook geheel gezuiverd worden. Dit zuiveren geschiedt gewoonlijk door het gas door eene reeks vaten te laten gaan, die met cokes gevuld zijn, waardoor water gespoeld wordt. De groote ruimte die deze wasschers innemen, beletten het gebruik daarvan voor marine doeleinden en om deze moeilijkheid te ontgaan, heeft de heer CAPITAINE een ontwerp gemaakt om het gas te reinigen, door er nadat het afgekoeld is, fijne waterstraaltjes door te spuiten, die zich vereenigen met de onreinheden van het gas, waardoor een soort mist gevormd wordt. Daarna wordt het gas in een centrifugaal, die eene snelheid heeft van 160 Eng. vt. per sec. gevoerd waardoor alle vocht en onreinheden uitgedreven worden en een volkomen droog en schoon gas voor de machine verkregen wordt. De samenstelling van dit gas is ongeveer als volgt: kooldioxyde, 6 pCt.; koolmonoxyde, 25 pCt.; methaan (CH_4) 1 pCt.; waterstof, 14 pCt.; stikstof, 54 pCt.

De afmetingen van den ontwikkelaar zijn in vergelijking met die van een stoomketel zeer klein, per P.K. is slechts 0.05 □ Eng. vt. roosteroppervlak noodig, terwijl dit oppervlak in een stoomketel, die met natuurlijken trek ongeveer 15 Eng. pd. steenkool per □ Eng. vt. roosteroppervlak verbrandt 0.2 Eng. vt. per P.K. moet bedragen.

Messrs. DOWSON's zuiggasgenerator, die voor anthraciet ontworpen is, en waarmede het meerendeel der zuiggasontwikkelaars overeenkomen is als volgt ingericht. Een stalen ketel is inwendig met vuurvaste steenen bekleed en voorzien van roosterijzers en gesloten aschplaats; terwijl op het bovendeel een trechter, voorzien van de noodige kleppen, is geplaatst voor het vullen met brandstof. De gassen komen van de brandstof tot aan de basis van den trechter, gaan vervolgens door een stoompijp of kast en verder naar de afkoeler en wasscher. De generator is voorzien van een buitenomkasting, waarin de lucht op haren weg naar de aschplaats, verwarmd en met stoom vermengd wordt.

In de DUFF. WHITFIELD generator, die ingericht is om met bitumineuze kolen te werken, worden de teerachtige zelfstandigheden, die uit de versche kolen ontwikkeld worden, genoodzaakt door het heetste gedeelte van het vuur te gaan, waardoor zij verbranden alvorens in de afkoeler te komen.

De BOUTILLIER generator is eveneens ontworpen voor bitumineuze kolen, de brandstof wordt daarin door een mechanische stookinrichting naar het heetste gedeelte van het vuur aange-

voerd, waardoor de teer tegelijk ontleed wordt en niet met het gas kan medegaan. Het beginsel waarop de werking van dezen ontwikkelaar werkt is een van de beste die aangenomen zijn voor marine-doeleiden.

De JAN generator bestaat uit een reeks ontwikkelaars die achtereenvolgens werken, de gassen van de een die pas geladen is, gaan door de andere, die reeds een poos aan het werk is geweest, zoodat wanneer in een van de genators teer ontwikkeld wordt, deze weer benut wordt in de volgende ontwikkelaars van de reeks. De warmte-uitwerking van het zuiggastoestel van Messrs. DOWSON is ongeveer 90 pCt., terwijl dit door Mr. BRYAN DONKIN voor stoomketels, als het resultaat van tal van proeven op 66.7 pCt. gesteld werd.

Het gas dat in de Capitaine generator ontwikkeld wordt, is zoogenaamd arm gas om het te onderscheiden van town gas en sommige andere gassen die onder druk worden ontwikkeld en een grooter percentage waterstof bevatten, zooals watergas. Het voordeel van dit arm of langzaam brandend gas is, dat het daarmede mogelijk is de machine met veel samenpersing en daardoor met een grooter graad van expansie en dientengevolge meer economisch te doen werken.

Het eenige groote nadeel van inwendige verbrandingsmachines is de noodzakelijkheid ze in beweging te brengen voor zij automatisch kunnen werken. Voor vermogens van minder dan 200 P.K. is het verkieslijk de beweging om te keeren door eene koppeling op de as, of door het verstellen van de schroefbladen en de machine in dezelfde richting te laten doorloopen. Groote machines kunnen door samengeperste lucht in beweging worden gebracht en zijn zij eenmaal daarvoor ingericht, dan geeft het geen groote bezwaren door kleppen de machine in iedere richting te laten werken. Voor kleinere vermogens voldoet eene enkelwerkende machine met trunkzuiger het best, daar de zuiger dan niet door water afgekoeld behoeft te worden zoolang zij beneden de 2 Eng. vt. diameter blijft. Een enkelwerkende cylinder van 20 Eng. dm. diam. en 2 Eng. vt. slag zal met 120 omwentelingen per minuut en een gemiddelde werkdruk van ongeveer 80, wat minder is dan in de werkelijkheid dikwijls bereikt wordt, 100 P.K. ontwikkelen. Voor grootere vermogens die in schepen geplaatst zijn die stoomanker en stuurmachines hebben, is het het beste een hulpketel toe te passen, die wanneer de machine te werk staat met het gas gestookt kan worden, en die verder wanneer de groote machine stilstaat, gebezigd kan worden om de hulpwerktuigen te drijven.

Professor CAPPOR heeft vastgesteld dat de theoretische utilisatie van de warmte in eene stoommachine slechts 30 pCt. was, en slechts 5 tot 20 pCt. van de ontwikkelde warmte in nuttigen arbeid werd omgezet. Bij de gasmachine is de theoretische utilisatie ongeveer 80 pCt. en in de practijk wordt 25 tot 30 pCt. van de in den cylinder ontwikkelde hitte in nutti-

gen arbeid omgezet. Voor schepen die met kleine condenseerende compoundmachines van minder dan 100 P.K. zijn uitgerust is het brandstofverbruik van 2 tot 3 Eng. pd. per I.P.K., voor gasmachines van dit vermogen is het brandstofverbruik minder dan 1 Eng. pd. per I.P.K.; maar voor grootere vermogens van niet minder dan 500 P.K. is de besparing niet zoo in het oog vallend.

Het officieele rapport van de proeftochten toonden dat de „Emil Capitaine", van 16 ton waterverplaatsing tien uren met een gemiddelde vaart van 10 mijlen per uur liep met een brandstofverbruik van 412 Eng. pd. anthracietkolen. In dit verbruik was ook de brandstof begrepen die in de ontwikkelaar, de voorafgaande 12 uren noodig waren geweest (stoomstoken), wat natuurlijk bij het onderzoek naar het brandstofverbruik in aanmerking genomen moet worden. Ter vergelijking werden proeftochten gemaakt met de sleepboot met gasmachine No. 1 en de „Elfriede", een stoomsleepboot van ongeveer dezelfde afmetingen en hetzelfde vermogen. De gasboot No. 1 was 44 voet 3 dm. lang bij 10 voet 6 dm. breedte en voorzien van een zuiggasmotor van 70 P.K. De „Elfriede" was 47 voet lang, bij 12 voet breedte en voorzien van een condenseerende triple-expansie machine van 75 P.K. De gasboot bereikte een maximum trekkracht op den sleepmeter van 2140 Eng. pd. en de „Elfriede" een maximum van 2020 Eng. pd. Op een tocht van Hamburg naar Kiel, die deze booten gedurende stormachtig weder maakten werd $8\frac{1}{2}$ mijl vaart behouden. Het brandstofverbruik was gedurende 10 uren opgenomen en bedroeg, voor de gasmotorboot No. 1, 530 Eng. pd. Duitsche anthraciet en voor de „Elfriede" 1820 Eng. pd. stoomkolen, wat een besparing van 1 : 3.44 ten gunste van de gasmotor geeft.

Om de mogelijkheid van het gebruik van gasmotoren voor groot vermogen te bewijzen, bouwen Messrs. WILLIAM BEARDMORE & Co. machines van 500 en 1000 P.K. die met 130 omwentelingen per minuut zullen werken.

Er zijn vele voorbeelden van stationaire gasmachines, die lange tijden met town-gas gewerkt hebben zonder stoppen, en het komt voor dat verscheidene machines van 250 tot 400 P.K. per cylinder alle weken van Maandagmorgen tot Zaterdagnamiddag zonder stoppen werken. The Premier Gas Engine Co. geeft een voorbeeld van eene machine die 51 dagen geloopen had zonder stoppen, de voorafgaande run had 49 dagen zonder stoppen geduurd.

(„The Times Eng. suppl.")

Op de marine-werf te Devonport kwam des morgens de stoomer „Osceola" aan met 40000 gallons (1 gallon = 4.5 liter) machineolie. Ten $8\frac{1}{2}$ ure waren de slangen voor de afgifte aangekoppeld en des namiddags was de geheele hoeveelheid aan de werf afgeleverd.

(„Schiffbau").

Proeftochten en Stoomwezen.

Natie.	Type schip.	Naam.	Waterverplaatsing.	Vaart.	I.P.K.	Aantal omw.	Kolenverbruik p. uur p. I.P.K.	Opmerkingen.
Amerika	pt. schip	Virginia	14980	19.01	23501	129.57	1.29	4-uurs tocht met kunstmatigen trek, luchtdr. 4.5 cM. (zie Mar.bl. 22 Jan. '06, blz. 651).
id.	id.	New Jersey	15000	19.18	—	126.3	—	Gebouwd bij de Fore River Shipbuilding Co.
id.	kruiser	Charleston	9850	21.7	—	—	—	Na op de Marinewerf te New-York van nieuwe schroeven te zijn voorzien (zie Mar.bl. 30 Sept. '05, blz. 386).
Frankrijk	pt. kruiser	Jules Ferry	12550	22.85	30200	—	0.883	3-uurs tocht met kunstmatigen trek (zie Mar.-bl. 6 Maart '06, blz. 742).
id.	kr. 3e kl.	Lavoisier	2340	19.5	—	—	—	2 uur vol vermogen } nieuw in 1897.
			—	17.5	—	—	—	6 uur. } nieuw in 1897.
id.	tp. boot	304	97	26.3	1900	—	—	Gebouwd bij Dubigeon, te Nantes.
Italië	pt. kruiser	Varese	7350	19	14600	97	—	Na reparatie, doet thans 7 omw. minder als nieuw, nieuw in 1899.
Japan	pt. schip	Kashima	16000	19.24	17280	123	0.95	Gebouwd bij Sir W. G. Armstrong. — 20 Niclausse-ketels.
Oostenrijk	id.	Erzherzog Friedrich	10600	20.56	18340	137.3	—	2 uur met vol vermogen, 12 Yarrow-ketels.
			—	19.06	14100	126.6	—	4-uurs tocht.

Italië.

Pantserkruiser „San Giorgio", 9832 ton, 18000 I.P.K., 20 mijl, zal naar men verwacht van turbine-machines worden voorzien. De waterpijpketels komen in vier waterdichte afdeelingen, twee voor en twee achter de machines, waardoor het schip vier schoorsteenen zal krijgen. De machinekamer wordt door een langscheepsschot in twee afdeelingen verdeeld.

(„Schiffbau").

Japan.

In Februari j.l. liep van de Mitsu Bishi werf te Nagasaki de torpedokruiser „Shiratsuga" (381 ton) te water en begon onmiddellijk met de proeftochten.

(„Schiffbau").

Spanje.

De beide door brand vernielde torpedobooten „Ariete" en „Rayo" werden in 1887 gebouwd en waren de eerste die van waterpijpketels waren voorzien, de vaart bedroeg destijds 26 mijlen.

(„Schiffbau").

Onderzeesche booten.

Amerika.

De sleepboot „Nina", die de onderzeesche booten „Porpoise" en „Shark" begeleidde, werd aangevaren door de „Porpoise" en vervolgens op strand gezet. Behalve een betrekkelijk klein gat aan S.B. is de schade niet ernstig.

27 Februari is de duikboot „Lake" van stapel geloopen. Bewapening drie lanceerinrichtingen. Bemanning 2 officieren en 8 man. Het duiken wordt bewerkstelligd door vinnen in de zijden, een valkiel van 5 ton dient als veiligheidsinrichting. De boot bezit van voren een duikafdeeling als bij een duikerklok door welke de bemanning zich in geval van nood bergen kan, en is van raderen voorzien om zich over den bodem te kunnen bewegen. Tevens is de boot ingericht als mijnlegger en voor het herstellen van onderzeesche kabels.

(„Marine Rundschau").

Engeland.

13 Februari werd de onderzeesche boot A_9 aangevaren door een koopvaarder. De periscoop werd beschadigd en de commandotoren ingedrukt zonder dat er echter een lek ontstond zoodat geen ongelukken plaats hadden.

Met den veiligheidsdienst voor de onderzeesche booten, die daar op dat oogenblik manoeuvres hielden, was een torpedoboot belast die als waarschuwingssignaal voor komende schepen een roode vlag in top voerde. Daar dit blijkbaar niet voldoende is zullen andere maatregelen getroffen worden.

De boot A_1 die twee jaren geleden zonk door aanvaring is weder hersteld na nieuwe machines te hebben ontvangen.

De flottille onderzeesche booten te Devonport bestaat nu uit A_5, A_7, A_8, A_9, A_{10}, B_3, B_5 en B_7.

(„Marine Rundschau").

Frankrijk.

21 Februari heeft de minister van marine nieuwe bepalingen bekend gemaakt voor het personeel bij den onderzeeschen dienst:

1⁰. Het personeel wordt ingedeeld in de torpedodienst, de stuurlieden, torpedo-machinisten en machinisten, met op de groote booten nog torpedostuurlieden.
Het wordt geheel aan den algemeenen dienst onttrokken en keert daarin slechts terug in geval van ongeschiktheid. Slechts zij worden aangewezen die zich vrijwillig aanmelden en nog minstens 2 jaren te dienen hebben. Deze mogen kiezen bij welke flottille ze geplaatst willen worden, tenminste in zooverre er plaats is. Zij die zich aanmelden worden geneeskundig onderzocht. De detacheering duurt in Frankrijk 2 jaar, in de koloniën $1^1/_2$ jaar. De oefeningstijd duurt 3 maanden. Na afloop der detacheering hebben de manschappen recht op 2 maanden verlof met behoud van tractement. Ieder half jaar wordt het personeel geneeskundig onderzocht, in 't bijzonder longen en hart.

2⁰. De bemanning van iedere onderzeesche boot-flottille bestaat uit:
a. de bemanningen der in dienst zijnde booten;
b. een reserve van $^1/_5$ der ingescheepte bemanningen;
c. personeel voor diensten aan den wal o.a. op de werkplaatsen.

3⁰. Ingevoerd wordt een bevorderingscoëfficient waardoor het personeel in de koloniën 1.8 maal zoo vlug bevorderd wordt als het gewone personeel; in het vaderland wordt die coëfficient 1.5.

4⁰. Ingesteld wordt een dagelijksche toelage: voor de officieren in het vaderland 1 Fr. in de koloniën 1.25 Fr.; voor de matrozen in het vaderland 0.75 Fr. in de koloniën 1 Fr.

5⁰. Als onderscheidingsteeken wordt op den linker arm een torpedo met twee bliksemstralen gedragen. Voor officieren in goud, voor minderen in roode zijde.

(„Marine Rundschau").

30 Maart had ter reede Cherbourg een aanvaring plaats tusschen de onderzeesche boot „Morse" en de Engelsche schoe-

ner „Greenwich", welke laatste een lek kreeg en naar de werf gesleept werd. De „Morse" had weinig schade.

(„Le Yacht").

Beproeving van een „Lake-boot".

De proef werd gehouden tusschen Croonstad en Libau in open zee en bewees de goede eigenschappen der boot ten volle. Gedurende drie maanden werd zij bewoond door 12 man zonder dat deze hiervan eenig nadeel ondervonden. Het duiken leverde geen bezwaar op. („Army and Navy Journal").

Personeel.

Rusland.

De bepaling dat in het adelborsten-corps niet alleen jongelui uit den adelstand, zoons van officieren of beambten van de Marine opgenomen zullen worden maar ook jongelui die hiervoor alleen door 't volgen van een zekere cursus in aanmerking komen, wordt dit jaar *voor 't eerst* van kracht.

Draadlooze Telegrafie.

Amerika.

Zeer belangrijke proeven zijn onlangs genomen door de Amerikaansche marine, onder toezicht van den schout-bij-nacht W. S. Cowles, hoofd van het vak van uitrusting.

De proeven werden gedurende een periode van 10 dagen genomen tusschen de stations te Pensacola, Fla; te Key West, te Guantanamo, Cuba; te San Juan, Porto Rico. Er werd aangetoond, dat draadlooze berichten des nachts veel beter overkomen dan overdag, waarop de order werd gegeven alle belangrijke berichten des nachts te seinen. Gedurende de geheele periode kwamen 75 % der berichten zonder fout over en waren de fouten in de overige 25 % van weinig belang. Men zegt, dat het departement van Marine nu een nieuw draadloos systeem heeft ontwikkeld, beter dan eenig ander en bestaande uit een samenvoeging van meerdere systemen. Hiermede zijn berichten verzonden over een afstand veel grooter dan 1000 mijlen.

(„Army and Navy Journal").

Marinebegrootingen. - Buitenland.

Frankrijk.

De beraadslagingen eindigden met het aannemen van de begrooting die den aanbouw vraagt van 6 slagschepen, 10 torpedobootjagers en 20 onderzeeërs. Van het verslag nemen we het volgende over:

Over de noodzakelijkheid om de regeering te geven wat ze vroeg heerschte een prijzenswaardige eenstemmigheid onder de afgevaardigden; slechts een enkele waarschuwde voor de geldelijke gevolgen.

Vele leden waren van oordeel dat de vaart te laag was.

Over de bewapening die uit 4 à 30.5, 12 à 24 en 16 à 7.5 cM. bestaan zal, ontspon zich een levendige discussie. Velen waren voor een bewapening met een kaliber van 27.4 of 24 cM. Ook achtte men de munitie verstrekking van 75 voor de 30.5, 100 voor 24 en 500 voor de 7.5 te laag.

Door velen werd het schip vergeleken met de „Dreadnought"; deze kwamen tot het resultaat dat die bewapening veel beter was, waartegen Minister THOMSON aanvoerde dat door het verschil in vuursnelheid per minuut het breedezijvuur van het Fransche schip machtiger was dan van het Engelsche.

Den leden die de torpedobewapening wilden vervallen zien, werd geantwoord dat men thans reeds op 3000 M. op treffen mocht rekenen en dat bovendien de 45 ton gewichtsbesparing te luttel was om zich zoo'n wapen uit handen te geven.

Van de nieuwe schepen is het volgende bekend: waterverplaatsing 18000 ton, lengte 145 meter, vaart 19 mijl, bewapening 4 à 30.5, 12 à 24 en 16 à 7.5 cM. Schietvoorraad 75 per kn. van 30.5, 100 per kn., van 24 en 500 per kn. van 7.5 cM.; twee lanceerbuizen. Pantsergordel van 1.6 onder tot 2.4 meter boven de waterlijn van 25 tot 22 cM. dik, torenpantser 26 cM. en bizondere bescherming tegen torpedo's en mijnen door driedubbele bodem en versterkte schotten. Bij de beraadslagingen viel de *groote vakkennis* van de meeste sprekers op.

(„Marine Rundschau").

Diversen.

Op de marinewerf te Amsterdam werd den 23sten Mei, bij enkele inschrijving, verkocht de uit de sterkte afgevoerde monitor „Cerberus." Er waren 12 aanbiedingen ingekomen, en waarvan de hoogste was van de firma G. B. PAS te Bolnes, gemeente Ridderkerk voor f 31.500.

Een al heel eigenaardig nieuwtje wordt toegevoegd aan het jongste berichtje over de voortgezette oefeningen met onze eerste onderzeesche torpedoboot „Luctor et Emergo." In de haven van Vlissingen werd weer een serie duikproeven genomen, nu voor het eerst met een Nederlandsche bemanning, welke daartoe door den luitenant ter zee KOSTER geoefend is.

En wat volgt dan? Dat aan boord zich als toeschouwer bevond de eerste luitenant SCHEFFER van het Duitsche leger. Is die gastvrijheid iets zoo onverschilligs? We zouden er wel een lief ding om willen verwedden, dat de Duitsche officier rapport zal doen van zijne ervaringen en waarnemingen bij die

gelegenheid — het zal zelfs wel een plicht voor hem zijn — en we denken lang te moeten wachten vóór in Duitschland bij een nieuw oorlogswapen dezelfde gastvrijheid aan een Nederlandschen officier zal worden bewezen. (Kamper Courant").

Het stoomschip „Deutschland" heeft het record in het opvangen van draadlooze telegrammen geslagen. Donderdagochtend om 6 uur nam zij een boodschap uit Kaap Cod op. Die kaap was van de plaats van het schip 2200 mijlen verwijderd.

Het ongeluk met de Engelsche torpedoboot „No. 56" is in den nacht om halftwee gebeurd, niet ver van Damiette. De torpedoboot werd gesleept door den kruiser „Arrogant" en sloeg toen om. De kruisers „Amethyst" en „Arrogant" waren met zes torpedobooten op den terugweg naar Malta. De vergane torpedoboot was van een oud model, uit het jaar 1880.

In Frankrijk is ingesteld een Conseil supérieur de la défence nationale. De raad bestaat uit den Minister-President als Voorzitter, verder de Minister van Financiën, Oorlog, Marine en Koloniën.

Adviseerende stem hebben de chefs van den generalen Staf van Leger en Marine en de Voorzitter van het Comité belast met de verdediging van de Koloniën.

Volgens „Army and Navy Journal" tellen de verschillende vlootvereenigingen 't volgend aantal leden: Duitschland 810.000, Engeland 20.000, Spanje 13.000, Italië 10.000, Frankrijk 5000, Portugal 2900, Amerika 4500.

BOEKBEOORDEELING.

Ter recensie werd ontvangen:

„*Gymnastik und ihre militärische Verwertung*", *van* VON DITFURTH.

Deze 2e druk welke reeds 1 jaar na den eersten druk verscheen is met groote zorg bewerkt. Het boekje bevat op overtuigende en grondige kundige wijze geschreven, al hetgeen, waarop een militair gymnastiek-onderwijzer te letten heeft, hoe hij zijn leerstof kiezen moet en welke onderwijsmethode het meest logische voert tot de beste resultaten n.l. het maken van den ongeoefenden recruut tot een persoon vol zelfvertrouwen met volharding- en uithoudingsvermogen, vlug, lenig en met een krachtige gezondheid.

Ook wijst de schrijver op het groote nut van geregelde oefening, bewegingen in open lucht en van het lenig blijven door dagelijksche gymnastiek van korten duur, ook voor den officier.

Na de lessen geput uit de Russisch-Japansche veldslagen wordt ook thans meer tijd weder besteed en meer uitgewijd over het nut van bajonetvechten. De vele aanhalingen uit en verwijzingen naar de Duitsche infanterie-reglementen welke natuurlijk in dit werkje voorkomen zijn echter niet hinderlijk voor den lezer.

Voor degenen welke belast kunnen worden met het onderwijs of op het toezicht van het onderwijs in de gymnastiek aan boord, is eene lezing van dit werkje zeer aan te bevelen.

De draadlooze telegrafie en hare toepassing in Oost-Indië, door M. F. Onnen, Ing. Boekhandel en Drukkerij, voorheen E. J. Brill, Leiden 1906.

Sedert de voorspelling van professor Ayrton, dat er een tijd zou komen, waarop: „if a person wanted to call to a friend, „he knew not where, he would call him in a loud, electro-„magnetic voice, heard by him who had the electromagnetic ear, „silent to him who had it not „Where are you?" he would „say. A small reply would come, „I am at the bottem of a „coal-mine", or „crossing the Andes", or „in the middle of the „Pacific". Or perhaps, in spite of the calling, no reply would „come, and the person would then know his friend was dead", komen af en toe plannen en voorstellen voor den dag om door toepassing der draadlooze telegrafie deze voorspelling zoo al niet te verwezenlijken, dan toch nabij te komen.

Moet de studie van den heer Onnen ook gequalificeerd worden als „de droom van een wakende", zooals professor Slaby, de bovenaangehaalde uiting van professor Ayrton, overigens een zeer ernstig geleerde, noemde?

De studie beoogt een voorstel betreffende een installatie voor draadlooze telegrafie in Nederlandsch Oost-Indië, bestaande uit 36 groote walstations van 400 K.M. werkingssfeer over den Archipel verspreid, en een onbeperkt aantal kleinere stations van ongeveer 200 K.M. werkingssfeer, grootendeels verdeeld over de schepen en overigens ook over de eilanden.

Schrijver stelt zich voor, dat deze twee categoriën samen moeten werken om over den geheelen Archipel een gemeenschap per draadlooze telegrafie tot stand te brengen en veronderstelt daartoe dat een menigte schepen aldaar varen, uitgerust met de noodige toestellen, die als tusschenstations dienst moeten doen.

Schrijver's fantasie gaat zelfs nog verder, waar hij zegt, dat, wanneer Nederland nog ooit een eigen telegrafische verbinding naar zijn Oost-Indische bezittingen zal verkrijgen, dit zijn moet met behulp van de draadlooze telegrafie door tusschenkomst der mailbooten van de „Nederland" en „Rotterdamsche Lloyd". „Zij varen op afstanden van 1000 à 1200 „K.M. van elkander. Wel is het thans bezwaarlijk toestellen

„voor deze afstanden aan boord op te stellen, maar de hier- „bedoelde verbinding, hoe onwaarschijnlijk zij 10 jaren geleden „nog was, is nu geen fictie meer" (blz. 42).

Het is jammer, dat de schrijver, die blijken geeft veel gelezen te hebben op het gebied der draadlooze telegrafie, zijn verbeeldingskracht niet wist te breidelen en dikwerf het gebied der werkelijkheid verliet. Voor een niet-deskundige wordt het daardoor moeielijk de grens tusschen Waarheid en Droomen te trekken.

Zeer duidelijk zet schrijver de voor- en nadeelen verbonden aan het gebruik der draadlooze telegrafie tegenover die van hare oudere zuster, de lijntelegrafie, uiteen. Evenzoo waarom hij staatsexploitatie noodig acht.

Met zijne conclusie: „Dat voor de Regeering thans het „oogenblik daar is om op te houden met het leggen van nieuwe „onderzeesche kabels in Nederlandsch Oost-Indië; het is ver- „antwoord als zij hare nieuwe verbindingen bewerkstelligt door „middel der draadlooze telegrafie; en het algemeen belang ver- „eischt, dat zij zulks doet in eigen beheer", kan ik mij grootendeels vereenigen.

Het zwakke punt in de studie is m. i., dat de schrijver als vaststaand aanneemt, dat alle Regeeringsschepen en vaartuigen en de particuliere stoomschepen voorzien zullen worden van toestellen voor draadlooze telegrafie. Zoo noemt schrijver, behalve de schepen van het Nederlandsch eskader, 6 torpedobooten en 20 (?) grootere schepen der Indische Militaire Marine, de 23 scheepjes der Gouvernements-Marine, eenige opiumjagers, het kabelschip „de Telegraaf", met de andere vaartuigen 90 drijvende stations uitmakende. Onder de „andere vaartuigen" rekent schrijver op 40 passagiersschepen, 5 vrachtbooten en 4 hekwielers der Kon. Pakketvaart-Maatschappij.

Te vergeefs zoekt men in de brochure echter een bewijsgrond voor de veronderstelling, dat al deze schepen radiotelegrafische stations aan boord zullen krijgen.

Waarom de schrijver op de tusschenkomst van die drijvende stations rekent voor het overbrengen der berichten tusschen de verschillende walstations, die hij zich in de toekomst opgericht denkt, wordt niet duidelijk uiteengezet.

Met 36 groote en een onbeperkt aantal kleinere walstations zal het toch wel mogelijk zijn, ook zonder de tusschenkomst der drijvende stations, de voornaamste bestuurs- en handelscentra in onzen Archipel per draadlooze telegrafie te verbinden aan het bestaande telegraafnet. Op papier althans. Want in de practijk zouden er nog wel eenige bezwaren rijzen tegen de uitvoering van het voorstel van schrijver.

Op gezag van Ferrié verdeelt schrijver de atmosferische ontladingen in 3 groepen, n.l.: bliksems, stille- en parasietische ontladingen, maar hij heeft m. i. een te optimistische opvatting omtrent het ontgaan van de door hen teweeggebrachte storingen.

Door die storingen is in de tropen al ten eenemale onmo-

gelijk het koppelen van een electrische schel aan de ontvang-toestellen, om daardoor den telegrafist te waarschuwen, dat er geseind wordt. Op sommige tijden zoude het schelletje den geheelen dag waarschuwen.

En toch baseert schrijver de dienstregeling, zoowel aan boord als aan den wal, op het waarschuwende schelletje.

Voor de bediening der toestellen rekent de schrijver aan boord der koopvaardijschepen op de stuurlieden. Dit is echter in strijd met de tot nu toe opgedane ondervinding. Op alle koopvaardijschepen, toegerust met toestellen voor draadlooze telegrafie is met de bediening een speciale telegrafist belast. De opleiding duurt 8 à 12 maanden en de verkregen kennis moet voortdurend onderhouden worden. Men denke slechts aan het opnemen op gehoor. En het personeel komt in de tropen voor heel wat lastige gevallen te staan, door luchtstoringen, klimaatsinvloeden op de toestellen, e. d.

Maar nog vreemder indruk maakt, althans op een zeevarende, de regeling voorgesteld op blz. 73.

De schrijver stelt zich daar voor, dat de wachthebbende stuurman, als hij door een electrisch schelletje gewaarschuwd wordt (en zooals ik hiervoren aantoonde, zal dat schelletje nog al eens overgaan door de atmosferische storingen) van de brug gaat om het sein op te nemen. Wel voegt schrijver er bij: „althans de minder drukke vaarwaters"; maar ik vrees, dat door een dergelijke regeling de kans niet groot is, dat de assurantie-premiën verminderd zullen worden op schepen, voorzien van toestellen voor draadlooze telegrafie, zooals schrijver op blz. 64 verwacht.

De schrijver stelt zich voor, dat de Regeering een verbinding met draadlooze telegrafie zal tot stand brengen, door eerst op Batavia, Samarang en Soerabaja stations van 400 K.M. werkingssfeer op te richten en achtereenvolgens te Laboean Hadji (eindpunt der telegraafkabel op Lombok), Macasser, Ternate, Menado voor de aansluiting van Ternate, verder te Koejoe en Amboina voor de aansluiting van Amboina, te Woringapoe en Koepang voor de aansluiting met Timor; te Macasser, Bandjermassin, Samarinda en Paleh-leh, ten behoeve der scheepvaart in Straat Macasser, en eindelijk Goram en Ilwaki voor de scheepvaart in Flores- en Banda-zee.

Gerekend wordt door schrijver, dat Portugal een station te Timor-Delhi opricht; het station te Ilwaki zoude dan kunnen vervallen.

De oprichtingskosten dezer 15 stations worden geraamd op *f* 920,000, waarbij gerekend is, dat 9 dezer stations, op de grootere plaatsen, ondergebracht kunnen worden in bestaande gebouwen. De bedrijfsonkosten per jaar worden op *f* 260,000 geschat, waarbij echter niet gerekend is op rente en afschrijving. Rekent men daarvoor 10 %, dan stijgen de jaarlijksche bedrijfkosten tot *f* 352,000.

Op deze serie van 15 stations behoort, volgens schrijver,

de uitbreiding naar het Westen te volgen. Omtrent het Oostelijke deel merkt schrijver op, dat in de laatste plaats in aanmerking komt en dat het zelfs de vraag is of in afzienbaren tijd de scheepvaart, handel en nijverheid in dit gedeelte een zoodanigen omvang zullen krijgen, dat zij, nevens de doeleinden der Regeering, deze aansluiting kunnen motiveeren.

Is over het algemeen de betoogtrant helder, hier en daar is schrijver minder juist, vermoedelijk omdat hij weinig of nooit in aanraking is geweest met de practijk der draadlooze telegrafie.

Zoo zegt schrijver op blz. 8, dat: „om nauwkeurig af te „stemmen men een golfmeter noodig heeft, d. i. een toestel, „waarmede men, eerst aan den afzender, en daarna aan den „ontvanger, de eigen slingertijd kan gaan meten, om beide aan „elkander gelijk te kunnen maken."

In de practijk doet men dat nimmer op deze wijze; doch regelt de capaciteit en de zelfinductie van de ontvangtoestellen zóó, dat de seinen goed ontvangen worden.

Minder juist is ook, dat de mogelijkheid bestaat om met electrolytische ontvangers de teekens te doen opschrijven door een Morse-apparaat (blz. 8 en 24). In de practijk blijkt het onmogelijke daarvan, al moge het ook een enkele maal gelukt zijn in een laboratorium en dan nog ten koste der gevoeligheid.

Op blz. 39 (noot) vermeldt schrijver, dat men onder een krachtig station een installatie moet verstaan, die niet alleen instensieve stralen kan uitzenden, maar bovendien den ontvanger tot de uiterste scherpte heeft ingesteld. Ook op blz. 12 en 13 neemt schrijver aan, dat krachtige stations fijner kunnen ontvangen dan de kleinere stations. Dit is niet geheel juist. De ontvangtoestellen kunnen op alle stations dezelfde zijn en dan even fijn gesteld worden. Wel kan een walstation met een groot luchtnet beter ontvangen, dan een station opgesteld aan boord van een schip van middelbare grootte, omdat op zulk een schip het luchtnet kleine afmetingen moet hebben.

Met de beschouwing in § 3 „Het vermogen der Stations", kan ik mij dan ook niet geheel vereenigen.

Mogelijk dat op grond van die beschouwing op de kaart de werkingssfeer der 36 groote stations geteekend is met een straal van 300 K.M., terwijl in de brochure schrijver steeds spreekt van 400 K.M. stations.

Volgens meergenoemde beschouwing in § 3, zou een schip met een 200 K.M. station tot op 300 K.M. met de groote walstations kunnen correspondeeren.

Maar onderling en met schepen voorzien van grooter installaties kunnen deze walstations toch tot op 400 K.M. seinen. Een en ander draagt niet bij tot de duidelijkheid van het geheel.

Ten slotte vermeen ik tegen het optimisme van den schrijver het oordeel te mogen stellen, onlangs uitgesproken in het rapport van een Engelsche Commissie, bestaande uit zeeofficieren en personen van de koopvaardijvloot.

Deze Commissie had van de Admiraliteit in opdracht om het seinwezen tusschen de Engelsche oorlogs- en koopvaardijschepen te bestudeeren. (Rapport uitgekomen bij EYRE & SPOTTISWOODE, London 1906).

In het verslag wordt medegedeeld:

„The Commitiee have not considered Wireless Telegraphy, „as it seems unlikely that any large number of Merchant Ves„sels will be fitted with the necessary apparatus for some time „to come".

H. T. HOVEN.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de maand Maart 1906.

<table>
<tr><th>Rangen:</th><th>Namen</th><th>Van:</th><th>Op:</th><th>Met:</th></tr>
<tr><td>1e luit. marin.</td><td>R. G. M. A. Heg. . .</td><td>Oost-Indië . . .</td><td>korps. . . . . .</td><td>11 Febr.</td></tr>
<tr><td>Luit. t. z. 1e kl.</td><td>T. J. Creijghton . .</td><td>Van Speijk . .</td><td>non-actief . . .</td><td>30 Mrt.</td></tr>
<tr><td>id. 2e „</td><td>N. Maats . . . . . .</td><td>non-actief . . .</td><td>Van Speijk . .</td><td>25 „</td></tr>
<tr><td>Kapt. ter zee .</td><td>H. P. Netscher . .</td><td>commt. Holland</td><td>1°. met verlof
2°. non-actief</td><td>13 „
10 April.</td></tr>
<tr><td>Luit. t. z. 2e kl.</td><td>Jhr. E. B. J. Elias</td><td>Kweekschool voor Zeevaart</td><td>Neptunus</td><td>6 „</td></tr>
<tr><td>1e luit. marin.</td><td>C. R. v. Blijenburgh</td><td>1e afd. marin.</td><td>Neptunus . . .</td><td>„</td></tr>
<tr><td>Luit. t. z. 2e kl.</td><td>M. J. L. Rosman .</td><td rowspan="15">Holland. . . .</td><td rowspan="15">1°. met verlof
2°. non-actief</td><td rowspan="3">28 Febr.
1 April</td></tr>
<tr><td>id.</td><td>A. F. L. Gregory .</td></tr>
<tr><td>id.</td><td>J. W. Vlielander Hein . . . .</td></tr>
<tr><td>Off. v. gez. 2e kl.</td><td>L. D. van Hengel.</td><td>28 Febr.
28 Mrt.</td></tr>
<tr><td>Kapt.-luit. t. z.</td><td>F. Bauduin . . . . .</td><td rowspan="2">13 Mrt.
10 April</td></tr>
<tr><td>Luit. t. z. 1e kl.</td><td>A. A. Visser . . . .</td></tr>
<tr><td>id. 2e „</td><td>A. Quispel . . . . .</td><td rowspan="9">13 Mrt.
24 April</td></tr>
<tr><td>id.</td><td>P. E. K. Ebbinge Wubben . . . . .</td></tr>
<tr><td>id.</td><td>M. C. Koning . . .</td></tr>
<tr><td>id.</td><td>E. Gobée . . . . . .</td></tr>
<tr><td>id.</td><td>B. Brutel de la Rivière . . . . . .</td></tr>
<tr><td>Off. v. gez. 1e kl.</td><td>F. M. R. Schmitz . .</td></tr>
<tr><td>Off. v. adm. 2e „</td><td>B. H. Vermaas . .</td></tr>
<tr><td>Off.-mach. 2e „</td><td>J. Koopman . . . .</td></tr>
<tr><td>id.</td><td>L. B. van Boven .</td></tr>
<tr><td>Off. v. adm. 2e kl.</td><td>C. Mathol . . . . .</td><td>Holland . . . .</td><td>Wachts. W/o.</td><td>13 Mrt.</td></tr>
<tr><td>Luit. t. z. 1e kl.</td><td>C. J. v. d. Hegge Spies . . . .</td><td>non-actief . . .</td><td>commt. Pollux</td><td>6 April.</td></tr>
<tr><td>Off. v. gez. 2e kl.</td><td>L. D. van Hengel. .</td><td>id.</td><td>Pollux . . . . .</td><td>„</td></tr>
<tr><td>Kapt. ter zee .</td><td>F. C. E. L. Koster. .</td><td>Directie A/d.</td><td>commt. Tromp</td><td>5 „</td></tr>
<tr><td>Kapt.-luit. t. z.</td><td>G. L. Goedhart . .</td><td>id.</td><td>Tromp . . .</td><td>„</td></tr>
<tr><td>Luit. t. z. 1e kl.</td><td>P. te Veltrup . . .</td><td>id.</td><td>id.</td><td>„</td></tr>
<tr><td>id.</td><td>Jhr. J. H. O. v. d. Bosch . . . .</td><td>non-actief . . .</td><td>id.</td><td>„</td></tr>
<tr><td>Luit. t. z. 2e kl.</td><td>J. H. G. Kremer .</td><td>Bellona . . . .</td><td>id.</td><td>„</td></tr>
</table>

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 2e kl.	J. A. E. Schenck de Jong.	R. Claessen . .	Tromp . . .	5 April.
id.	W. J. Janssens . .	Merva	id.	„
id.	W. Brandt	Directie A/d. .	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	P. W. R. Petri . . .	archief te A/d.	id.	„
1e luit. marin.	G. J. van Loenen .	Van Galen . .	id.	„
Off. v. adm. 1e kl.	F. H. A. van den Brugh.	non-actief . . .	id.	„
Off.-mach. 1e kl.	A. Hardenberg. . .	Directie A/d. .	id.	„
id. 2e „	C. W. Kemmer . .	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e „	F. J. v. d. Esch . .	non-actief . . .	Bellona	30 Mrt.
id.	J. W. A. Mulder .	Directie A/d. .	Kweekschool .	6 April.
id.	Jhr. R. F. O. Groeninx van Zoelen	id.	Heiligerlee . .	„
id.	E. P. de Veer . . .	id.	R. Claeszen . .	„
id.	R. H. Haantjes . .	id.	Van Galen. . .	„
id.	B. J. Heilbron . . .	Heiligerlee . .	id.	„
id.	H. J. Pek.	Nautilus . .	id.	„
id.	F. C. Brust	id.	Dept. v. M. (hydrogr.)	„
id.	W. E. Wolterbeek Muller.	id.	Wachts. W/o.	„
id.	W. Dwars	id.	Wachts. A/d.	„
id.	J. P. Muller	Van Galen . .	Nautilus. . .	„
id.	W. C. A. Vink . .	id.	id.	„
id.	J. A. Jager	id.	id.	„
id.	J. van Engelenburg	id.	id.	„
id. 1e „	H. M. van Straaten	commt. Isala .	commt. Dolfijn	3 „
id. 2e „	A. N. van Santen.	Van Speijk . .	Dolfijn . . .	„
id.	A. Seret	Wachts. W/o.	id.	„
id.	Jhr. M. L. v. Geen .	Wachts. A/d.	id.	„
Off. v. gez. 2e kl.	A. W. C. G. Kamerling.	hospitaal W/o.	id.	„
Luit. t. z. 1e „	J. L. H. Luijmes . .	Dept. v. Marine	commt. Geep .	„
id.	F. J. Goedkoop . .	non-actief . . .	commt. Isala .	„
id. 2e „	A. van Hengel . .	id.	Wachts. A/d.	„
id.	P. F. Postema. . .	id.	Wachts. W/o.	24 Mrt.
id. 1e „	L. H. G. Krol . . .	id.	actief te Utrecht	1 Mei.
id.	F. K. Weber. . . .	Oost-Indië . . .	1°. met verlof 2°. non-actief	17 Febr. 31 Mrt.
1e luit. marin.	J. A. H. L. Melvill van Carnbee . . .	1e afd. van het korps mariniers	Directie A/d. als hoofd der gymnastiekschool	1 April.
id.	J. C. de Kock van Leeuwen	Directie A/d.	hoofd der gymnastiekschool . . korps	„
Inspecteur van administr.	M. C. de Jong . . .	Directie A/d.	non-actief . . .	1 Mei.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Off.v.adm. 1e kl.	N. J. J. van Rijn van Alkemade . .	Wachts. A/d. . .	tevens belast met de betrekk. v. intendant der zeemacht	1 Mei.
id.	C. V. Veldman . .	Directie Helv.	non-actief . . .	"
id. 2e "	W. Nanning	actief te 's-Gravenhage . .	bij de machinistenschool te Helv.	"
id.	H. P. Winkelman.	Heiligerlee. . .	non-actief . . .	"
id.	J. R. J. de Raadt.	non-actief . . .	Heiligerlee . .	"
Kapt.-luit. t. z.	H. C. A. Schlüter .	1e off. W/s.W/o.	non-actief . .	21 April.
id.	A. W. graaf van Hogendorp	non-actief . . .	1e off. W/s.W/o.	"
Off.v.adm. 2e kl.	C. Mathol	Wachts. W/o.	1°. met verlof 2°. non-actief	22 Mrt. 3 Mei.
Off. v. gez. 1e kl.	J. G. Detmers . . .	Nautilus	R. Claeszen . .	3 April.
Off.-machin. 1e "	B. de Groot	non-actief . .	chef stoomwerkplaats te Helv.sl.	16 "
id. 2e "	D. Klazinga.	chef stoomwerkplaats te Hellevoetsl.	non-actief	"
id.	R. F. van Beek . .	torpedod. W/o. .	directie W/o. (torpedodienst)	24 "
id.	J. Koopman	met verlof. . .	torpedod. W/o.	"
id.	L. B. van Boven .	id.	Directie W/o.	"
Luit. t. z. 1e kl.	M. H. E. Sachse . .	Oost-Indië . .	1°. met verlof	1 Mrt.
id. 2e "	W.R.H. v. Leersum	Oost-Indië . .	2°. non-actief	12 April.
id.	L. A. C. Steffelaar .	bevorderd tot	luit. t. z. 1e kl.	6 "
id.	J. C. van Iterson .	id.	id.	"
id.	E. H. Friderichs. .	id.	id.	"
Hoofdmachinist	P. H. de Carpentier	benoemd tot	off.-mach. 2e kl.	21 Mrt.
id.	J. C. v. d. Ben . . .	id.	id.	"
Luit. t. z. 2e kl.	Jhr.C.A.L.v.d.Wijck	non-actief . . .	Wachts. A/d. .	6 April.
id.	A. H. v. d. Mersch .	R. Claeszen . .	id.	"
id.	J. J. Roog	met verlof. . .	Merva	11 "
id.	M. J. L. Rosman . .	id.	Wachts. W/o.	"
id.	H. E. te Winkel . .	Wachts. W/o. . .	ged. a/b. Geep.	6 "
id.	K. W. v. d. Chijs .	Wachts. A/d. .	R. Claeszen . .	"
id.	Jhr. E. B. J. Elias .	Kweekschool .	Nautilus	"
id.	A. v. d. Sluis . . .	non-actief . . .	Neptunus . . .	"
id.	J. v. Engelenburg.	Van Galen . .	non-actief . . .	"
Kapt.-luit. t. z. .	F. J. Stam	op pensioen	gesteld	1 Mei.
Vice-admiraal .	W. J. Derx	id.		"
Off.v.adm. 1e kl.	C. J. Blok	Oost-Indië . .	1°. met verlof	10 Mrt.
Luit. t. z. 2e "	T. Akkerman . . .	Oost-Indië . .	2°. non-actief	21 April.

In de maand April.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 1e kl.	W. H. von Leschen	Oost-Indië . .	1°. met verlof	21 Mrt.
id. 2e "	F. Diephuis	Oost-Indië . .	2°. non-actief	7 Mei.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
1e luit. marin.	P. J. Michielsen. . .	Friesland . . .	Tromp	5 April.
id.	G. J. van Loenen .	Van Galen . .	Friesland . . .	„
Luit. t. z. 1e kl.	P. A. Bik.	Friesland . .	non-actief . . .	14 „
id.	G. F. Noordhoek Hegt.	Friesland . .	Wachts. W/o.	„
id. 2e „	A. C. van Braam Houckgeest . . .	Friesland . .	non-actief . . .	„
Adelborst 1e kl.	J. F. A. J. Bruinsma	Friesland . .	Tromp. . . .	„
id.	J. S. C. Olivier . .	Friesland . .	id.	„
id.	H. O. v. d. Straaten	Friesland . .	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	F. J. Broers	Friesland . .	Van Galen . .	„
id. 2e „	C. G. Tichelaar . .	Friesland . .	hospitaal W/o.	„
id. 1e „	S. A. v. d. Chijs. . .	Van Galen. . .	Nautilus	„
Luit. t. z. 1e kl.	P.H.v.Voorthuijsen	Commt. Dufa .	Friesland . .	„
id.	E. H. Friderichs. .	Wachts. W/o.	id.	„
id. 2e „	W. E. Wolterbeek Muller	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	S. Overdiep.	id.	id.	„
id.	F. M. R. Schmitz.	met verlof. . .	Heiligerlee. . .	24 „
id.	G. Buis	Heiligerlee. . .	Wachts. W/o.	„
Luit. t. z. 1e kl.	H. J. Pak	non-actief . . .	commt. Dufa .	14 „
id. 2e „	T. A. van Hengel.	Friesland . . .	met verlof . .	7 „
id.	id.	met verlof. . .	non-actief . . .	5 Mei.
id. 1e „	P. H. Cool	1e off. Nautilus	id.	25 April.
id.	R. L. Dijkhuis. . .	non-actief . . .	1e off. Nautilus	„
Off.v.adm. 2e kl.	M. C. Jautze	Zeehond	Directie A/d. .	11 „
id.	E. G. P. v. Sijpveld .	Wachts. W/o.	Zeehond	„
id.	A. G. v. d. Land .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	„
Luit. t. z. 2e kl.	Jhr. G. L. Schorer .	Instituut . . .	Friesland . . .	17 April.
id.	O. Bender	Friesland . .	non-actief . . .	„
Adj.-administr.	T. A. Appels. . . .	id.	Tromp.	„
Hoofdmachinist	J. A. J. v. Horssen .	benoemd tot off.-mach. 2e kl.		10 „
id.	J. de Winde	id.	id.	„
id.	A. J. Crucq	id.	id.	„
Kapt.-luit. t. z.	J. W. Termijtelen .	1e off. Friesland	non-actief. . .	18 April.
Luit. t. z. 1e kl.	J. W. van Aalst . .	non-actief. . .	1e off. Friesland	„
id. 2e „	Jhr. E. B. J. Elias. .	Nautilus	non-actief . . .	24 „
id.	W. Dwars	Wachts. A/d.	Nautilus	„
id.	M. C. Koning . . .	met verlof. . .	Wachts. A/d. .	„
id.	B. Brutel de la Rivière	id.	Balder (rol W/s. W/o.	„
id.	T. Akkerman . . .	id.	Wachts. W/o.	„
Kapt. ter zee. .	J. Cardinaal	West-Indië . .	met verlof. . .	7 „
id.	id.	met verlof. . .	non-actief . . .	5 Mei.
id.	id.	non-actief . . .	tijdelijk Dept. van Marine	16 „
Off.v.adm. 1e kl.	N. J. J. van Rijn van Alkemade. .	W/s. A/d. . .	onth. als fiskaal	1 „
id.	E. G. de Wijs . . .	Directie A/d.	W/s. A/d. (fiskaal)	1 Mei.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
id.	C. J. Blok	met verlof. .	gecommitt. W/o.	21 April.
Luit. t. z. 2e kl.	H. G. van Steijn . .	actief te 's-Gravenh. .	Marnix .	20 „
id. 1e „	A. A. Visser. . . .	non-actief . . .	commt. Udur.	1 Mei.
id. 2e „	P. E. K. Ebbinge Wubben.	id.	Marinemach.school.	„
id.	J. van Engelenburg	eervol ontslagen		„
1e luit.-kwart.m. d. mariniers	H. W. Stoelman . .	3e afdeeling . .	2e afdeeling . .	1 Aug.
id.	E. C. A. van Wely .	2e „	3e „	„
Adelborst 1e kl.	L.J.R. de Chateleux	overleden.		14 April.
Luit. t. z. 2e „	W. Voorbeijtel Cannenburg . . .	Directie A/d. .	Piet Hein . . .	1 Mei.
Off.v.adm. 2e kl.	W. Z. G. J. F. Cramer v. Baumgarten	non-actief . . .	hospitaal W/o.	1 Juni.
Luit. t. z. 2e kl.	G. Dumbar	gepensionneerd		1 Mei.
id. 1e „	M. H. E. Sachse. . .	non-actief. . .	tijdelijk commt. Bulgia	30 April.
Off.v.adm. 1e kl.	C. J. Blok	Directie W/o. .	aangew. intendant W/o.	1 Mei.
Luit. t. z. 1e kl.	J. Albarda	bevorderd tot	kapt.-luit. t. z.	„
id. 2e „	D. E. Keus	id. „	luit. t. z. 1e kl.	„
1e luit. marin.	J. A. H. L. baron Melvil v. Carnbée	id. „	kapitein	„
Off.v.adm. 2e kl.	C. Mathol	non-actief.	Urania(rol W/s W/o.)	25 „
Off. v. gez. 2e „	C. G. Tichelaar . .	hospitaal W/o.	id.	„

MUTATIËN IN OOST-INDIË.

Februari 1906.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 2e kl.	L. J. Quant	non-actief . . .	Kon. der Ned.	31 Jan.
Off.v.adm. 1e kl.	A. W. v. d. Worm .	H. Hendrik . .	Dept. v. Marine	1 Febr.
Adelborst 1e kl.	J. van Reede. . . .	K. Wilhelmina	K. Regentes .	2 „
id.	H. Keijzer	id.	id.	„
id.	H. A. Gregory. . .	id.	id.	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. M. v. Wickevoort Crommelin	non-actief . . .	K. der Nederl.	7 „
Off. v. gez. 1e „	Dr.J.H.A.T.Tresling	de Ruijter. . .	Dept. v. Marine	9 „
Luit. t. z. 2e „	A. F. Hansen . . .	K. der Nederl.	K. Regentes .	13 „
Off.v.adm. 1e „	C. J. Blok	Dept. v. Marine	gerepatrieerd .	15 „
Off.-mach. 2e kl.	H. J. W. Grunberg	K. Wilhelmina	Dept. v. Marine	16 „
Luit. t. z. 2e „	A. M. v. Roosendaal	non-actief . . .	Bali.	19 „
id. 1e „	W. H. von Leschen.	K. der Nederl.	gerepatrieerd .	21 „
id. 2e „	T. Diephuis	id.	id.	„

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten. Beschrijvingen enz., door het Ministerie van Marine, Afdeeling Hydrographie.

„Ned. krt." No. 95. Vaarwaters en Ankerplaatsen in Straat Soenda. 1 : 25.000 met plans No. 1 Z.-kust Sumatra. Kiloeangbaai, No. 2. Z.-kust Sumatra. Reede Telok Betong, No. 3. Z.-kust Sumatra. Zutphen-eilanden (Poeloe Soemoer).

April 1906. Prijs *f* 0.80.

Door deze uitgave *vervallen:* „Ned. krt." No. 73. Sumatra. Lampongbaai. Reede van Telok Betong en „Ned. krt." No. 74. Oostkust Sumatra. Zutphen-eilanden of Poeloe Soemoer.

„Ned. krt:" No. 78. Noordkust Java. Blad I. Vierde punt tot hoek Krawang. 1 : 200.000.

's-Gravenhage, Mei 1906. Prijs *f* 1.40.

Door deze uitgave *vervalt* „Ned. krt." No. 78, uitgave November 1896.

Allen verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Circulaires en aanvullingsbladen.

N°. 361. 31 Maart en 6 April 1906. S/B. N°. 71 en 51. Vaststelling van premiën en aanbrenggelden.

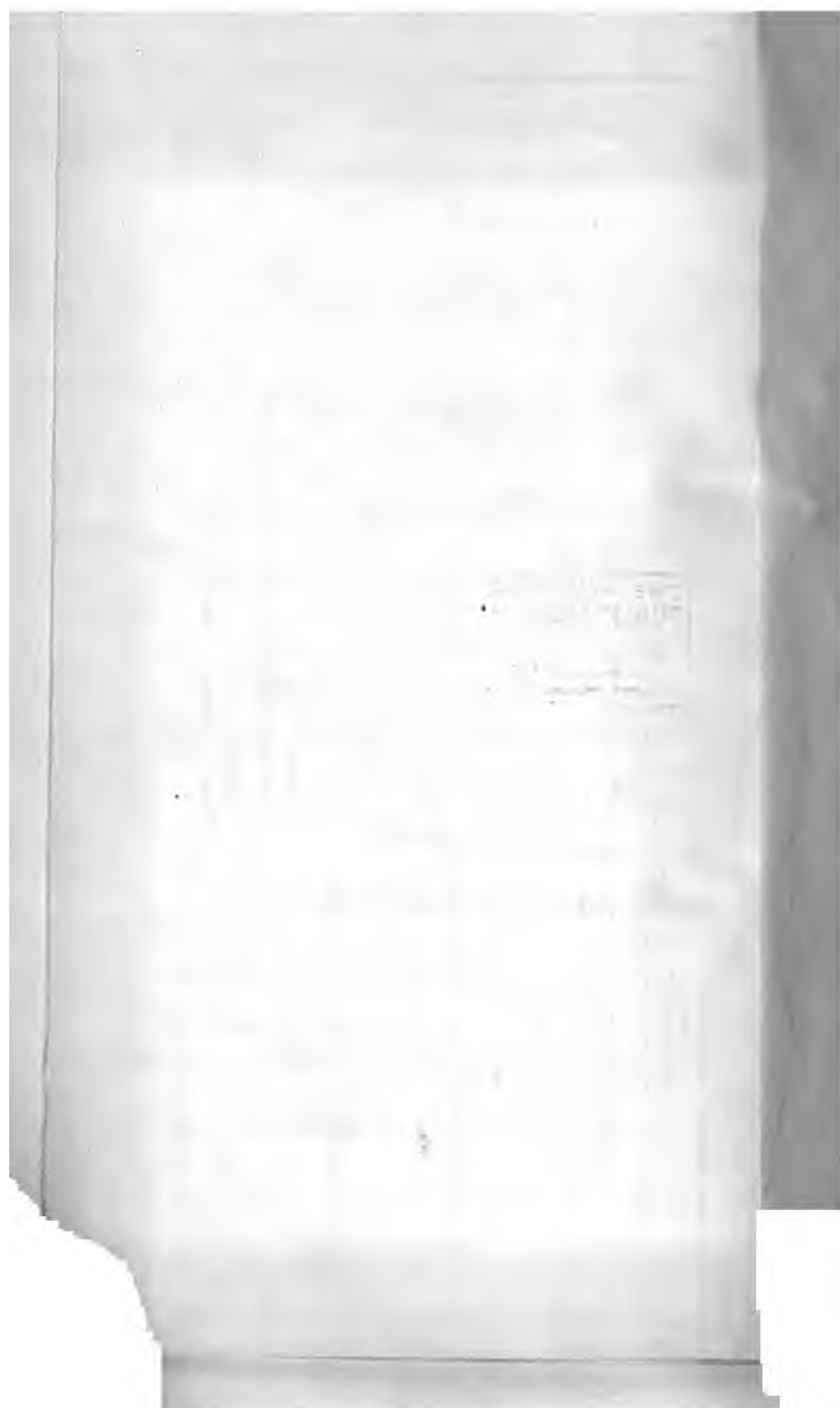
N°. 362. 18 April 1906. S/B. N°. 61. Verkrijgbaarstelling brevet seiner 2e kl. voor kwartiermeesters.

Vervallen zijn N°. 310 en 330.

Aanv. blad N°. 1. Deel I. Hoofdstuk VI^b.
„ N°. 2. „ „ „ „
„ N°. 2. „ „ „ VI^a.
„ N°. 2. „ III. „ X.

PLAAT I. f. 80

SCHIJF



INHOUD:

21e Jaargang 1906–1907. 2de Aflevering. — 4 Aug. 1906.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

W. F. VAN DER WAARDEN, G. F. NOORDHOEK HEGT, J. D. ALBARDA,
H. J. ALBARDA, Jhr. G. L. SCHORER, C. L. M. BIJL DE VROE,
J. TISSOT VAN PATOT, *(secretaris)*.

DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.

V

EEN EN ANDER OVER VAARTCORRECTIE.

In het Alg. Regl. Batt. vinden wij omtrent de vaartcorrectie het volgende vermeld:

„Ten einde tot een formule te geraken, die benaderd aan„geeft, hoe groot de correctie is, die dan (n.l. indien doel en „opstellingsvlak zich ten opzichte van elkander verplaatsen) op „de normale zijdelingsche correctie moet worden toegepast, gaat „men van de veronderstelling uit, dat het projectiel tot op mid„delbaren gevechtsafstand, waarvoor niet meer dan 2000 M. wordt „genomen, zijn baan met eenparige snelheid doorloopt, waarvoor „het gemiddelde van de aanvankelijke snelheid en van de snel„heid op 2000 M. genomen wordt. De correctie in $^0/_{00}$, welke „dan op de normale zijdelingsche correctie moet worden toege„past, wordt uitgedrukt door de formule:"

$$\text{corr.} = \frac{V_s \sin.\varphi \pm V_d \sin.\varphi_1}{S} \times 1000 \quad . \ . \ . \ . \quad (1)$$

De beteekenis der letters V_s, V_d enz. kunnen wij als bekend veronderstellen.

Deze formule is opgemaakt in de veronderstelling, dat de middelbare gevechtsafstand niet grooter is dan 2000 M., en waar wij nu uit de laatste oorlogen geleerd hebben, dat de middelbare gevechtsafstand veel grooter is, doet zich de vraag voor: geeft deze formule ook op grootere afstanden nog voldoende benadering?

Een zuiver wiskunstige oplossing van het vraagstuk is geheel overbodig, immers in de gegevens der formule kunnen zulke groote onnauwkeurigheden verwacht worden, dat met een voldoend nauwkeurige benaderingsformule, welke eenvoudig van vorm is, volstaan kan worden en in zooverre gelooven wij dan ook wel, dat bovengenoemde formule ook voor grootere gevechtsafstanden een voldoende benadering geeft. Is het echter mogelijk een nauwkeuriger formule te vinden, welke niet veel ingewikkelder is, dan verdient deze natuurlijk de voorkeur.

Vooreerst merken we op, dat de factor S niet als constant mag aangenomen worden voor groote afstanden. Herinneren wij

ons de afleiding van de formule voor de vaartcorrectie, dan blijkt ons, dat de vorm V_s sin. $\varphi \pm V_d$ sin. $\varphi_1 = N$ de betrekkelijke snelheid van het doel aangeeft ten opzichte van het eigen schip in een richting loodrecht op de schootsrichting; de weg door het doel afgelegd in deze richting wordt dus $N \times t$, waarin t de vluchttijd van het projectiel is. Noemen wij nu x den afstand, dan volgt uit den correctieregel, dat één verdeeling zijdelingsche correctie het gemiddeld trefpunt $\frac{x}{1000}$ M. naar rechts of links verplaatst. In ons geval echter moeten wij het trefpunt over een afstand $N \times t$ verplaatsen en zal de daarvoor te geven correctie bedragen:

$$\text{corr.} = N \times t \times \frac{1000}{x}$$

of door weder invoering van de waarde van N.

$$\text{corr.} = (V_s \sin.\varphi \pm V_d \sin.\varphi^1) \times 1000 \times \frac{t}{x} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (2)$$

Ten einde hieruit formule (1) af te leiden, merken wij op, dat x voorstelt den horizontalen afstand tot het doel en t den vluchttijd, zoodat $\frac{x}{t}$ gelijk is aan de gemiddelde horizontale snelheid.

Uit bovenstaande beschouwing volgt, dat S niet voorstelt de gemiddelde snelheid tusschen 0 en 2000 M., maar de gemiddelde horizontale snelheid over den afstand x, welke wij het gemakkelijkst vinden door den afstand x te deelen door den vluchttijd t, welken laatsten wij in de schootstafel vinden aangegeven.

Het blijkt ons dus, dat formule (2) nauwkeuriger en niet ingewikkelder is dan formule (1) en dus de voorkeur verdient. Verder is ons nu ook gebleken, dat de zijdelingsche correctie op iederen afstand bij eenzelfde waarde van N niet constant mag genomen worden en dienen wij nu nog na te gaan of er een noemenswaardig verschil tusschen beide formules bestaat.

Bij het kn. van 15 cM. No. 4 vinden wij voor S:

$$S = \tfrac{1}{2}\,(745 + 568) = 656.5$$

bij de groote lading, waardoor de formule (1) overgaat in:

$$\text{corr.} = N \times \frac{1000}{S} = N \times \frac{1000}{656.5} = 1.52\,N \quad . \quad . \quad . \quad (a)$$

Nemen wij voor den gemiddelden gevechtsafstand echter 6000 M. dan wordt:

$$S = \tfrac{1}{2}\,(745 + 340) = 542.5$$

dus
$$\text{corr.} = N \times \frac{1000}{542.5} = 1.84\ N \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (b)$$

Volgens formule (2) zouden wij vinden:

$$\left.\begin{array}{llll} \text{op } 1000 \text{ M. corr.} & = N \times 1000 \times \frac{t}{x} & = 1.45 \text{ N} \\ \text{„ } 2000 \text{ „ „} & = & = 1.54 \text{ N} \\ \text{„ } 3000 \text{ „ „} & = & = 1.66 \text{ N} \\ \text{„ } 4000 \text{ „ „} & = & = 1.79 \text{ N} \\ \text{„ } 5000 \text{ „ „} & = & = 1.94 \text{ N} \\ \text{„ } 6000 \text{ „ „} & = & = 2.09 \text{ N} \\ \text{„ } 7000 \text{ „ „} & = & = 2.24 \text{ N} \\ \text{„ } 8000 \text{ „ „} & = & = 2.39 \text{ N} \end{array}\right\} \ldots (c)$$

Uit de vergelijking van de formules (*a*), (*b*) en (*c*) kunnen wij de volgende gevolgtrekking maken:

dat formule (2) merkbaar afwijkt van formule (1) en waar de formule (2) nauwkeuriger is dan formule (1), verdient dus (2) de voorkeur;

dat de berekening van (2), in verband met het voorkomen van den vluchttijd in de schootstafels een nog eenvoudiger oplossing geeft van het vraagstuk dan formule (1) (uitgaande van de stelling dat de vaartcorrectie zich wijzigt met den afstand) en dus ook in dit opzicht formule (2) de voorkeur verdient;

dat uit de formule (*c*) volgt, dat bij een niet al te groote waarde van N (wanneer 2 schepen elkaar met 20-mijls vaart en tegenliggende koersen passeeren, is de maximum waarde voor N, bij dwarspeiling, ongeveer 20) de afstand niet zeer nauwkeurig bekend behoeft te zijn, om nog een voldoende nauwkeurige waarde voor de vaartcorrectie te vinden, daar deze zich slechts langzaam met den afstand wijzigt.

Wij zijn bij het opstellen van onze formule (2) uitgegaan van de formule voor de vaartcorrectie, welke in het Alg. Regl. Batt. aangegeven wordt, en waar wij nu reeds aantoonden, dat bij de grootere middelbare gevechtsafstanden deze formule een wijziging noodig heeft, wat betreft de factor S, dienen wij ook nog wat de factor N betreft, deze formule aan een onderzoek te onderwerpen.

Zooals duidelijk blijkt uit de waarde voor N bestaat deze uit de som van de ontbondenen der snelheden van eigen schip en doel in een richting loodrecht op de schootsrichting en kunnen wij dus aannemen, dat de vaartcorrectie bestaat uit twee gedeelten en wel één gedeelte ontstaande door de beweging van het eigen schip, en een ander gedeelte ontstaande door de beweging van het doel.

Beschouwen wij nu eerst den invloed van de beweging van het eigen schip. In de figuur stelt S de plaats van het schip voor, SB in grootte en richting de vaart van het schip, terwijl het projectiel in de richting SA voortgeschoten wordt met een aanvankelijke snelheid V_0, zoodat SA gelijk is aan $V_0 \cos. \alpha \times t$ (α is de uitvaartshoek). De hoek BSA noemen wij, evenals in formule (1) en (2), φ.

Nemen wij nu als eenheid van tijd dt, dan is

$$SB = V_s \, dt,$$
$$SA = V_o \cos. \alpha \, dt,$$

terwijl SC in richting en grootte voorstelt de beweging van het projectiel gedurende den tijd dt na het verlaten vande monding.



Voor de waarde van SC vinden wij:

$$SC^2 = BC^2 + BS^2 + 2\,BC\,.\,BS \cos.\varphi.$$
$$SC^2 = SA^2 + SB^2 + 2\,SA\,.\,SB \cos.\varphi.$$

Noemen wij nu de werkelijke horizontale aanvankelijke snelheid van het projectiel v_p dan is:

$$SC = v_p \, dt$$

en substitueeren wij in de formule voor SC de bovengevonden waarden voor SB en SA, dan wordt na deeling door dt^2:

$$v_p^2 = V_o^2 \cos.^2 \alpha + V_s^2 + $$
$$+ 2 \, V_o \, V_s \cos.\alpha \cos.\varphi.$$

Nu is verder:

$$V_s^2 = V_s^2 \cos.^2 \varphi + V_s^2 \sin.^2 \varphi,$$

dus $v_p^2 = V_o^2 \cos.^2 \alpha + V_s^2 \cos.^2 \varphi + 2\,V_o\,V_s \cos.\alpha \cos.\varphi + V_s^2 \sin.^2 \varphi$,

$$v_p^2 = (V_o \cos.\alpha + V_s \cos.\varphi)^2 + V_s^2 \sin.^2 \varphi,$$

$$v_p^2 = (V_o \cos.\alpha + V_s \cos.\varphi)^2 \left(1 + \frac{V_s^2 \sin.^2 \varphi}{(V_o \cos.\alpha + V_s \cos.\varphi)^2}\right).$$

Nu is de waarde van $\frac{V_s^2 \sin.^2 \varphi}{(V_o \cos.\alpha + V_s \cos.\varphi)^2}$ zeer klein ten opzichte van 1, daar in den noemer V_o voorkomt en wel tot de 2e macht, zoodat wij deze term kunnen verwaarloozen en vinden wij dus daarna:

$$v_p = V_o \cos.\alpha + V_s \cos.\varphi.$$

Het doel bevindt zich op een afstand x en is dus volgens de formules van KRUPP ter berekening der vergelijking van de baan van een projectiel:

$$x = k\,(Xv_e - Xv_o).$$

De horizontale aanvankelijke snelheid is nu echter v_p geworden en zal dus ook de eindsnelheid d.w.z. de snelheid van het projectiel op het oogenblik, dat het het verticale vlak gaande door het doel en loodrecht op de schootsrichting passeert, ge-

wijzigd zijn. Noemen wij de horizontale eindsnelheid v_{pe}, dan is ook:

$$x = k\,(Xv_{pe} - Xv_p)$$

en volgt uit beide vergelijkingen:

$$Xv_e - Xv_o = Xv_{pe} - Xv_p$$

$$\text{of } Xv_{pe} - Xv_e = Xv_p - Xv_o.$$

Daar in het algemeen v_{pe} weinig zal verschillen met v_e, en evenzoo v_p met v_o, kunnen wij aannemen dat Xv tusschen v_{pe} en v_e en tusschen v_p en v_o evenredig verandert en is dan:

$$(v_{pe} - v_e)\,\Delta\,Xv_e = (v_p - v_o)\,\Delta\,Xv_o$$

$$v_{pe} - v_e = (v_p - v_o)\,\frac{\Delta\,Xv_o}{\Delta\,Xv_e}.$$

Ook vonden wij:

$$v_p = V_o \cos.\,\alpha + V_s \cos.\,\varphi = v_o + V_s \cos.\,\varphi$$

of

$$v_p - v_o = V_s \cos.\,\varphi$$

en door invoering van deze waarde wordt:

$$v_{pe} - v_e = V_s \cos.\,\varphi \times \frac{\Delta\,Xv_o}{\Delta\,Xv_e}$$

en kunnen wij uit deze formule $v_{pe} - v_e$ berekenen.

Wij dienen nu na te gaan in verband met de formule (2) of de vluchttijd een merkbare verandering ondergaat tengevolge van deze wijziging der snelheden in de baan. Noemen wij nu T de vluchttijd tengevolge van de gewijzigde snelheden en t de vluchttijd behoorende bij de dracht en bij stilliggend schip, dan is:

$$T = k\,(Tv_{pe} - Tv_p),$$

$$t = k\,(Tv_e - Tv_o),$$

dus

$$T - t = k\,\{(Tv_{pe} - Tv_e) - (Tv_p - Tv_o)\}$$

en weer de verandering in Tv tusschen de grenzen v_{pe} en v_e en tusschen v_p en v_o evenredig stellende met $v_{pe} - v_e$ en met $v_p - v_o$ en in aanmerking nemende dat $\Delta\,Tv$ negatief is, wordt:

$$T - t = k\,\{(v_p - v_o)\,\Delta\,Tv_o - (v_{pe} - v_p)\,\Delta\,Tv_e\}$$

(voor $\Delta\,Tv_o$ en $\Delta\,Tv_e$ hebben wij nu de positieve waarden ingevoerd) en in deze formule de gevonden waarde van $(v_p - v_o)$ en voor $(v_{pe} - v_e)$ substitueerende, verkrijgen wij:

$$T - t = k\,V_s \cos.\,\varphi\left(\Delta\,Tv_o - \frac{\Delta\,Xv_o}{\Delta\,Xv_e}\,\Delta\,Tv_e\right).$$

Uit deze formule kunnen wij alleen opmaken dat $(T - t)$ aangroeit evenredig met V_s en met cos. φ en dus de grootste waarde zal bereiken bij $\varphi = 0$ of 180°, dus bij vuur recht vooruit of achteruit. Teneinde een inzicht in de waarde van $(T - t)$ te verkrijgen, zullen wij een voorbeeld uit de praktijk moeten nemen.

Nemen wij daartoe een schot recht vooruit uit het kanon van 15 cM. n°. 4; terwijl $V_s = 10$ M. en $k = 0{,}24$.

In de tabellen vinden we: $\Delta Tv_0 = 0{,}051$; $\Delta Xv_0 = 38$ en nemen wij nu de afstand 8000 M dan is:

$$\Delta Tv_8 = 0{,}603;\ \Delta Xv_8 = 180$$

zoodat $T - t = 0{,}24 \times 10 \left(0{,}051 - \frac{38}{180}\,0{,}603\right) = 0^s18\ (-)$.

Uit dit voorbeeld blijkt duidelijk, dat wij de correctie op den vluchttijd kunnen verwaarloozen en dus voor de vluchttijd kunnen nemen de waarde uit de schootstafel.

Verder bleek ons dat het projectiel de richting verkreeg welke een hoek $ASC = \beta$ maakt met de horizontale projectie van de zielas. Ter berekening van deze hoek β hebben wij in onze figuur:

$$AC : CS = \sin.\ \beta : \sin.\ \varphi,$$

of wel

$$BS : CS = \sin.\ \beta : \sin.\ \varphi,$$

en door invoering van de waarden voor BS en CS

$$V_s dt : v_p dt = \sin.\ \beta : \sin.\ \varphi,$$

$$V_s : v_p = \sin.\ \beta : \sin.\ \varphi,$$

en daar

$$v_p = V_0 \cos.\ \alpha + V_s \cos.\ \varphi,$$

$$V_s : (V_0 \cos.\ \alpha + V_s\ \mathrm{dos.}\ \varphi) = \sin.\ \beta : \sin.\ \varphi,$$

$$\sin.\ \beta = \frac{V_s}{V_0 \cos.\ \alpha + V_s \cos.\ \varphi} \sin.\ \varphi.$$

Laten wij nu in den noemer $V_s \cos.\ \varphi$ vervallen ten opzichte van $V_0 \cos.\ \alpha$, dan wordt:

$$\sin.\ \beta = \frac{V_s}{V_0 \cos.\ \alpha} \sin\ \varphi.$$

Uit deze formule volgt dat β de grootste waarde bereikt bij een zelfde vaart van het schip bij vuur dwarsuit en zal β op groote afstanden, waarbij $\cos.\ \alpha$ kleiner wordt, ook iets toenemen. Nemen wij weder als voorbeeld het kanon van 15 cM. No. 4, waarbij V_0 gelijk is aan 745 M., verder stellen wij weder $V_s = 10$, $\sin.\ \varphi = 1$ en nemen wij voor α 20°, dan is:

$$\sin.\ \beta = \frac{10}{745 \cos.\ 20^\circ} \sin.\ \varphi = 0.0142.$$

$$\beta = 49'.$$

Tengevolge van deze hoek β zal de hoek, welke de as van het projectiel maakt met de raaklijn aan de baan, gewijzigd worden en zal de richting, waarin de resultante van den luchttegenstand werkt, ook veranderen en zal het projectiel een neiging verkrijgen om een kegel te beschrijven om de richting van voortbeweging, terwijl door de rotatie van het projectiel om zijn as gezorgd wordt, dat de hoek tusschen as, projectiel en raaklijn aan de baan niet meer dan een zeker maximum kan bereiken. Een gevolg van de vaart van het eigen schip zou dus kunnen zijn, dat, wanneer β een belangrijke waarde verkreeg, het gevaar zou kunnen ontstaan, dat de vaste stand

van het projectiel in zijn baan niet meer voldoende verzekerd was, waardoor het noodig zou kunnen zijn de spoed der trekken te verminderen. Bedenken wij ons echter dat β nimmer een groot bedrag bereikt (b.v. één graad), terwijl de hoek, die de as van het projectiel maakt, met de raaklijn aan de baan, zelfs 7° kan bedragen, dan is de veronderstelling niet te gewaagd, dat het projectiel zich op dezelfde wijze zal gedragen, alsof het in de richting SC voortgeschoten werd.

De horizontale projectie van de baan van het projectiel bij vaartloopend schip zal dus een hoek β maken met de horizontale projectie van de baan van het projectiel bij stilliggend schip, terwijl β gevonden wordt uit de formule:

$$\text{sin. } \beta = \frac{V_s}{V_0 \text{ cos. } \alpha} \text{ sin. } \varphi.$$

Hierdoor zal een zijdelingsche afwijking ontstaan, loodrecht op de schootsrichting, welke voorgesteld wordt de formule:

$$\text{afw.} = x \text{ tg. } \beta$$

en daar β een kleine hoek is, kunnen wij de tangens van deze hoek gelijk aan de sinus stellen, dus:

$$\text{afw.} = x \frac{V_s \text{ sin. } \varphi}{V_0 \text{ cos. } \alpha}.$$

De afwijking noodig voor de vaart van het doel wordt, zooals gemakkelijk is in te zien, voorgesteld door de vorm:

$$V_d \text{ sin. } \varphi_1 \times t,$$

zoodat de totale afwijking, welke men aan het projectiel moet geven om het doel te bereiken, zal moeten bedragen:

$$x \frac{V_s \text{ sin. } \varphi}{V_0 \text{ cos. } \alpha} \pm V_d \text{ sin. } \varphi_1 \times t,$$

of in zijdelingsche correctie uitgedrukt:

$$\text{corr.} = 1000 \left(\frac{V_s \text{ sin. } \varphi}{V_0 \text{ cos. } \alpha} \pm V_d \text{ sin. } \varphi_1 \times \frac{t}{x}\right) \quad . \quad . \quad . \quad (3)$$

Als eindformule komt het mij voor dat de formule (3) het best zal voldoen, hoewel er vele bezwaren aan verbonden zijn, welke het waarschijnlijk wenschelijker zullen maken toch de formule (2), ondanks de mindere nauwkeurigheid, te blijven benutten en wel om de volgende reden.

In de aflevering van 20 November 1905 van het Marineblad bespraken wij de wenschelijkheid om de kanonniers, behalve in het schatten van afstanden, ook te oefenen in het schatten van een doorzettingscoefficient, waardoor het bij een eenigszins andere verdeeling van den kop van opzet of opzetstang mogelijk zou kunnen zijn, de commandeurs te oefenen in het geven der vaartcorrectie.

Uit een beschouwing van formule (3) blijkt, dat het geheel en al onmogelijk is deze doorzettingscoefficient in genoemde

formule in te voeren, waardoor de noodzaak zou ontstaan, dat de vaartcorrectie steeds opgegeven wordt. Wij dienen dus na te gaan of het verschil tusschen de waarden voor de correctie, gevonden uit formule (2) en uit formule (3) van zoodanigen aard is, dat wij dit groote voordeel er aan mogen opofferen.

Uit de onderlinge beschouwing van de formules (1), (2) en (3) blijkt dat bij toenemenden afstand formule (2) reeds spoedig grootere waarden geeft dan formule (1), terwijl de waarden gevonden uit formule (3) kleiner zijn dan die welke formule (2) ons geeft. Berekenen we nu volgens de 3 formules de waarde der zijdelingsche correctie tengevolge van de vaart van het eigen schip voor het kn. van 15 cM. n°. 4 en op een afstand 8000 M. dan geeft

formule (1): 1,84 V_s sin. φ of 1,52 V_s sin. φ
" (2): 2,39 V_s sin. φ
" (3): 1,36 V_s sin. φ

en komt dus de nauwkeurigste waarde, zijnde die uit (3) het dichtst bij die waarde uit formule (1), (welke het minste vertrouwen verdient). Ook in het gedeelte van de formule, hetwelk betrekking heeft op de vaart en richting van het doel zullen zich groote verschillen openbaren, hoewel daarbij (2) en (3) dezelfde waarden geven. Een conclusie is dus moeilijk te maken, doch zou m. i. het volgende misschien de voorkeur verdienen.

Is er gelegenheid om de vaartcorrectie nauwkeurig te berekenen en toe te passen, dan verdient formule (3) de voorkeur, in alle andere omstandigheeen formule (1) te bezigen, waarin S voorstelt het gemiddelde van de aanvankelijke snelheid op 2000 M.

Bij het oefenen van de commandeurs in het schatten van de vaartcorrectie in een bepaalde eenheid uitgedrukt, moeten wij ons natuurlijk streng houden aan één formule, waarvoor dan ook formule (1) het meest in aanmerking komt.

Bij de bovenstaande beschouwingen hebben we misschien niet genoeg nadruk gelegd op het feit dat er bijna geen omstandigheden denkbaar zijn, waarin van een nauwkeurige bepaling van de vaartcorrectie sprake kan zijn en zelfs bij de gewone ernstexercitiën op een stilstaand doel, is de vaart van het eigen schip door manoeuvreeren enz. meestal niet zuiver bekend, terwijl de commandeur, welke te veel wacht tot dat hem alle inlichtingen verstrekt worden, langzaam en daardoor slecht zal gaan vuren. Hoe nuttig theoretische beschouwingen ook zijn om als uitgangspunt te dienen, toch zal men wel aan de praktijk nog altijd het laatste woord moeten laten.

BAART.

HET AUTOMATISCH GEWEER REXER.

(*Met figuren op plaat 2.*)

Uitgebreide proeven in Engeland en Frankrijk genomen met de „REXER-Automatic-Machinegun" hebben bewezen hoe superieur dit wapen mag genoemd worden boven alle tot nu toe in beproeving geweest of in gebruik zijnde andere machinegeweren. Daar de proeven met dit geweer genomen aan de werkplaats voor draagbare wapenen aan de Hembrug ook gunstige resultaten schijnen opgeleverd te hebben, komt het mij niet ondienstig voor, om te trachten in grove trekken een beschrijving van dit geweer te geven.

Door de welwillende medewerking van de firma THOMASSEN te Nijmegen, vertegenwoordiger voor Nederland en Koloniën, die mij het geweer eenige dagen bereidwillig afstond, was ik in de gelegenheid dit wapen nader te bestudeeren.

De voornaamste voordeelen van het REXER geweer boven andere automatische geweren zijn de navolgende:

a. zijn buitengewone lichtheid (± 8 K.G.), waardoor het gemakkelijk is mee te voeren door één man;

b. dat het gemakkelijk is te behandelen, vlug gereed is tot vuren en men het na afloop hiervan, in verband met zijn groote lichtheid vlug naar een andere plaats kan brengen;

c. de enorm groote vuursnelheid, die men met dit geweer kan bereiken (15 schoten in 1 sec.);

d. dat het door den vijand niet te onderscheiden is van een gewoon geweer, daar het niet veel grooter is; heeft hierdoor ook minder kans dan andere automatische geweren om door treffers buiten werking te worden gesteld.

Door het geringe gewicht van het geweer kan de schutter het in alle richtingen zeer gemakkelijk richten en met de meeste nauwkeurigheid een voorwerp in beweging gedurende het schieten volgen.

Het geweer kan zonder gereedschap vlug uit elkaar worden genomen, terwijl de patronen meegevoerd worden in lederen doozen van een zeer handig formaat, waardoor gordels met patronen bij den schutter onnoodig zijn.

Het spreekt van zelf, dat het niet mogelijk is om iederen soldaat met zulk een geweer te bewapenen, maar tot welk een kracht zou bijv. het vuur van een aanvallende tirailleurlinie worden opgevoerd als een klein procent van de geheele sterkte van de troep bewapend is met zulk een machtig wapen. Wanneer de artillerie het vuur moet staken uit vrees van eigen troepen te raken, dan toch is het kritieke oogenblik van den aanval gekomen. Op dat oogenblik moet de aanvaller in staat

kunnen zijn, een vuur te openen nog krachtiger dan dat van den verdediger.

Nu zullen de REXER-geweren aan de beurt komen om het werk van de artillerie te voltooien.

Wat een steun zouden een paar REXER-geweren geven aan debarkeerende troepen indien bijv. in elke sloep één aanwezig is.

BESCHRIJVING.

Het REXER-geweer bestaat uit: de loop met staartstuk fig. 2, de loopmantel met kast fig. 3 en de lade.

De loop is geschroefd in het voorste gedeelte van het staartstuk en is uitwendig voorzien van één spiraalvormige groef of van een groote hoeveelheid (42) evenwijdige groeven, waardoor het afkoelingsoppervlak aanmerkelijk grooter is dan bij gladde loop.

Het staartstuk (fig. 2, 4) is voorzien van een vertikaal gat voor het blok, in het linkerzijvlak is een langwerpige opening *a* tot doorlating van patronen uit de magazijnhouder naar het blok en een gat *b* voor de as van het blok. Aan den onderkant bevinden zich 2 opstaande vleugels (S fig. 2, *c* fig. 4), waartusschen de uitwerper met as draaibaar is bevestigd en 2 soortgelijke vleugels (P fig. 2, *d* fig. 4) voor den aanbrenger.

De loopmantel B (fig. 1) een stalen buis, die met eenige tusschenruimte om de loop is aangebracht, is voorzien van een groot aantal ovale openingen, teneinde de lucht gelegenheid te geven vrij in deze ruimte te circuleeren, waardoor het afkoelen van de loop bevorderd wordt. Aan de voorzijde van den loopmantel zijn door een ring F^1 (fig. 1) twee steunen F aangebracht, waarop het geweer tijdens het vuren kan rusten.

Wordt het geweer niet gebruikt, dan kan men ze langs de loop neerslaan. Een veer G houdt ze in dezen stand vast.

Op een nok vóór op den loopmantel is de vizierkorrel (*a* fig. 1, *a* fig. 5) aangebracht, die aan weerszijden tegen beschadiging wordt beschermd door 2 opstaande vleugels.

Het vizier (*b* fig. 1, *b* fig. 6), eveneens op den loopmantel aangebracht, is voorzien van verdeelingen voor afstanden van 300—2000 yards met 200 yards opklimmende.

De kast (*aa* fig. 3) is voorzien van een deksel, dat geopend kan worden om de werking van het mechanisme te zien, door op een veer (K fig. 1, 3) te drukken en van een bodem (J fig. 1), die automatisch geopend wordt om de leege hulzen door te laten.

Het blok. Het voorvlak van het blok beweegt zich in een richting loodrecht op die van de loop en is met het achtereinde door een asje (*r* fig. 7 en 7*a*) draaibaar aan het staartstuk verbonden *b* (fig. 4). Het blok kan tijdens het vuren 3 standen innemen, n.l.

1e. Recht achter de loop, in welken stand het dienst doet als stootbodem;

2e. boven de loop, daarbij de leege huls gelegenheid gevende, om wanneer deze door den uitwerper is uitgeworpen, door den bodem te verdwijnen;

3e. onder de loop; het bovenvlak van het blok dient nu voor geleiding van de nieuwe patroon.

De arbeid, benoodigd tot het in werking brengen van alle onderdeelen van het geweer, wordt verkregen door den terugstoot. Wanneer n.l. het schot afgaat gaan loop en staartstuk ongeveer 50 mM. achteruit.

De bewegingen nu van het blok, om te komen in de 3 hierboven genoemde standen, geschieden tijdens dit heen en weer gaan van loop en staartstuk.

Aan den binnenkant van den rechterzijwand van de kast n.l. is een rechthoekig plaatje geschroefd (fig. 8). Dit plaatje is voorzien van een horizontale sponning *a*, die zich splitst in twee sponningen en *c*, *d* respectievelijk boven en onder de nok *b*.

Aan de rechterzijde van het blok bevindt zich een halfcylindervormige nok (*p* fig. 7*a*), die nauwkeurig past in de zooeven beschreven sponning.

Is het geweer gereed om afgevuurd te worden, dan bevindt het blok zich in middenstand en nok *p* in de horizontale sponning *a*. Gaan nu bij afgaan van het schot loop en staartstuk en daarmee ook het blok achteruit, dan volgt nok *p* horizontale sponning *a*, stuit dan tegen nok *b*, volgt bovensponning *d*, gaat achter langs nok *b*, dan ondersponning, langs schuine vlak naar boven en komt weer terug in horizontale sponning *a*. De beweging van nok *p* en daarmee ook van het blok is dus volkomen aangegeven: middenstand, boven de loop, onder de loop enz.

Een veertje, welks uiteinde uitsteekt in de sponning, juist op de plaats, waar deze zich splitst, dient om nok *p* te noodzaken, wanneer hij uit horizontale sponning *a* komt, de bovensponning te volgen.

In de lengterichting van het blok loopt het kanaal voor de slagpin, het achtereinde hiervan *q* is juist even zichtbaar (*q* fig. 7). Als het schot is afgegaan wordt de punt van de slagpin door een klein spiraalveertje in het kanaal een weinig teruggeduwd.

Het vooruitstekende gedeelte (S fig. 7 en 7*a*) dienende ter ter opvanging van de uitgeworpen hulzen, is aan de voorzijde voorzien van een gleuf om deze te geleiden.

De aanbrenger (fig. 9) is een hefboom met een zeer onregelmatigen vorm, waarvan het onderste gedeelte voorzien is van een klauw en het bovenste gedeelte van een scharnierende arm. Deze arm beweegt zich heen en weer over het blok en brengt bij elke voorwaartsche beweging een nieuwe patroon in de kamer. Aan de binnenkant van de linkerzijwand van de

kast bevindt zich een nok die juist pakt in de zooeven genoemde klauw van den aanbrenger. De aanbrenger is met de klauw door een boutje scharnierend verbonden aan de opstaande vleugels *d* onder aan het staartstuk (*d* fig. 4, P fig. 2). Beweegt zich nu bij het afgaan van het schot de loop met staartstuk achteruit, dan stuit de klauw van den aanbrenger tegen de zooeven genoemde nok en de aanbrenger draait om zijn as Q (fig. 2 en 9). Evenzoo wanneer loop- en staartstuk weer naar voren gaan. Door deze draaiende beweging van de klauw beweegt zich het scharnierende gedeelte heen en weer langs de bovenkant van het blok.

Aan de linkerzijde van de kast is een stalen doos aangebracht, de magazijnhouder, die van boven open is en met het inwendige van de kast in verbinding staat door een opening (*a* fig. 4) juist groot genoeg om één patroon door te laten. Deze magazijnhouder dient voor plaatsing van het magazijn, dat 25 patronen kan bevatten, die door een veer met palletje worden opgesloten. Plaatst men het magazijn op den magazijnhouder dan worden veer en palletje buiten werking gesteld en worden de patronen door een veer aan het boveneinde van het magazijn naar beneden gedrukt. In het linkerzijvlak van den magazijnhouder is draaibaar aangebracht een half cylindrische klep, welke dient om de opening in het rechterzijvlak beurtelings te openen en te sluiten. Bij opwaartsche beweging van het blok wordt de opening gesloten. Zoodra de onderste patroon de opening is gepasseerd, komt zij in de gleuf in het bovenvlak van het blok en wordt door den aanbrenger naar voren geduwd.

Magazijn en magazijnhouder zijn zoodanig ingericht dat de bewegingen der bewegende onderdeelen van het geweer ophouden zoodra de laatste patroon uit het magazijn naar de kast is gedreven. Wordt nu het leege magazijn weggenomen, dan wordt deze patroon in de kamer gebracht en men is weer gereed tot vuren. Het schot gaat evenwel niet af, omdat men bij het wegnemen van het leege magazijn den trekker heeft losgelaten. Plaatst men nu een nieuw magazijn op den magazijnhouder en drukt men op den trekker, dan begint het automatisch vuren opnieuw. Blijft men op den trekker drukken, dan worden alle patronen uit het magazijn verschoten met uitzondering van de laatste. Laat men tijdens het vuren den trekker zoo nu en dan een oogenblik los, dan worden telkens eenige schoten gedaan met eenige tijdruimte er tusschen. Wil men schot voor schot doen, dan verplaatst men een klein hefboompje fig. 10 aan de beugelkrop, waardoor de achterwaartsche beweging van den trekker wordt beperkt.

De lade met beslag. Even boven den trekker is door de beide opstaande zijwanden van het beslag een as aangebracht (*a* fig. 10 en 11) die aan de rechterzijde voorzien is van een breede cylindrische kop *b*, welke aan de binnenzijde gedeeltelijk

is weggesneden. Om deze as kan de zwengel over een groote hoek zich vrij bewegen, welke beweging aan iedere zijde begrensd wordt door het weggesneden gedeelte (zie fig. 14). Op de as zijn aangebracht twee krukken *c* en *d* die elk bevestigd zijn aan een sterke spiraalveer in de greep (fig. 10 en 11). Wordt de zwengel achteruit bewogen, dan wordt de as en daarmee ook de terugstoot arm *c* gedraaid en in vertikalen stand gebracht; laat men de zwengel los dan zal de kruk *c* door werking van de spiraalveer weer in zijn oorspronkelijken stand terugkomen. Deze bewegingen van as en zwengel hebben geen invloed op de andere kruk *d*, daar deze los om de as zit. Haalt men deze kruk met de duim naar achteren in den vertikalen stand, dan zal deze in dien stand worden vastgehouden door een nokje *i* van de trekkerinrichting (fig. 15). Drukt men nu op den trekker, dan wordt dit nokje naar beneden bewogen en de slagveerarm van kruk *d* door de spiraalveer naar voren gedreven.

De uitwerper (fig. 12) is een klein vertikaal hefboompje, dat draaibaar is bevestigd tusschen de beide opstaande vleugels (*s* fig. 2, *c* fig. 4) aan het staartstuk. Het boveneinde *a* van dit hefboompje bevindt zich vóór de rand van de huls; het ondereinde is voorzien van 2 naast elkaar liggende nokjes *b* en b_1. Aan de onderzijde aan de kast is een horizontale lip (fig. 13) die met het vooreinde draaibaar is om een asje; deze lip strekt zich in fig. 1 ongeveer uit van U tot O. Aan de rechterzijde bevindt zich een verhoogde rand, evenzoo op de helft van de lengte een dwarsloopende rand. Het uiteinde van de lip wordt steeds naar boven gedrukt door een veer aan de onderzijde.

Gaan nu loop en staartstuk bij afgaan van het schot achteruit en dus ook de uitwerper, dan stuit de linkernok *b* tegen den dwarsloopenden rand, de uitwerper draait om zijn as en de huls wordt uitgeworpen tegen het gebogen stuk *s* (fig. 7 en 7a) onder aan het blok. De rechternok beweegt zich intusschen langs de rechter verhoogde rand en wordt zoodra de linkernok de dwarsloopende rand gepasseerd is door de werking van de veer onder de lip naar boven geduwd, waardoor de uitwerper weer in zijn ligplaats treedt.

De trekkerinrichting (fig. 15) bestaat uit den trekker, met langen arm en korten arm. Aan dezen korten arm is scharnierend bevestigd een wigvormig stangetje *e*, dat steekt door een opening in hefboompje *g* en voorzien is van een insnijding *f*. Hefboompje *g* is draaibaar om een asje *h* en voorzien van een nokje *i*. Naast en gedeeltelijk op hefboompje *g* ligt een staafje *j*, waarvan het bovenvlak een weinig gebogen is en zoodanig is ingericht, dat wanneer men op den trekker drukt dit staafje *j* over hefboompje *g* een weinig naar voren glijdt.

Aan den beugel van den trekker is achter deze aangebracht een hefboompje *m*. Heeft men den langen arm geheel naar

achteren gedrukt, dan steekt de korte arm een weinig aan de binnenzijde van den beugel uit en kan men dus den trekker niet zoover naar achteren drukken, dan wanneer deze korte arm in zijn ligplaats ligt. In het eerste geval is het geweer gesteld voor vuren schot voor schot, wat we gemakshalve enkel vuren zullen noemen, in het tweede geval gesteld voor automatisch vuren.

Enkel vuren. Drukt men op den trekker, dan wordt *e* naar beneden bewogen, de insnijding *f* drukt ook *g* omlaag, evenzoo nok *i*, die den slagveerarm van kruk *d* (fig 11) tegenhoudt, deze komt vrij, de arm slaat naar voren en het schot gaat af.

Door den terugstoot gaan loop en staartstuk achteruit, de terugstootarm wordt achterover geslagen, de nok aan de onderzijde van deze drukt tegen *e* waardoor *e* naar voren, in de figuur naar links, wordt bewogen, en de insnijding *f* komt vrij van *g*. Dit hefboompje komt nu naar boven, hiermede ook nok *i* zoodat nu de slagveerarm die ook achterover geslagen is hierdoor in den vertikalen stand wordt vastgehouden. Om nu opnieuw te willen vuren, moet men eerst den trekker even loslaten. Het veertje *k* aan de onderzijde van den trekker, brengt deze in zijn oorspronkelijken stand terug, *e* wordt hierdoor weer naar boven bewogen, het horizontale veertje *l* drukt *f* vrij van *g* zoodra *e* iets naar boven is gegaan. Door nu opnieuw op den trekker te drukken, geschiedt dezelfde werking als zooeven omschreven.

Automatisch vuren. Zooals we reeds zagen wordt *j* nu iets verder naar voren bewogen dan bij enkel vuren, omdat men den trekker verder naar achteren kan bewegen. Drukt men op den trekker en gaat het schot af, dan loopt de nok aan de onderzijde van den terugstootarm op tegen het gebogen bovenvlak van *j* en duwt dit naar beneden.

Daar *j* over hefboompje *g* heengrijpt, gaat ook *g* en ook nok *i* naar beneden, de slagveerarm kan dus vrij passeeren en het schot gaat af.

Deze opeenvolging van bewegingen duurt nu voort, zoolang er nog patronen in den magazijnhouder zijn en de trekker geheel naar achteren is gedrukt. Laat men den trekker los, dan komt *j* in zijn oorspronkelijken stand terug, *e* komt weer naar boven en *f* grijpt weer in de insnijding van *g*. De heele werking bij het automatisch vuren komt dus hierop neer: dat nok *i* blijft neergedrukt waardoor de slagveerarm steeds voorover kan slaan. Bij enkel vuren daarentegen moet nok *i* telkens worden neergedrukt, hetgeen veroorzaakt wordt door de onmiddellijke werking van den trekker op *e*.

Veiligheidsinrichting. Aan de linkerzijde van de kast, even boven de schroef welke als as dienst doet van den bodem is een klein draaibaar asje aangebracht met vleugeltje *b*. Draait

men dit naar F (fire) dan kan men het geweer afvuren. Is het evenwel naar S (safe) gedraaid dan kan dit niet, omdat het asje in het midden voorzien is van een nokje dat zich nu geplaatst heeft onder nok *m* van *g* fig. 15. Drukt men nu dus op den trekker, dan kan *g* niet dalen en er gebeurt niets.

Werking. De schutter maakt de veer G die de beide steunen onder den loopmantel vasthoudt, los, en plaatst deze in den grond zie fig. 16, zoodat een stevige steun wordt gegeven aan de monding van het geweer. Nadat hij eenige magazijnen aan de linkerzijde van het geweer heeft gereed gelegd, neemt hij de houding aan zooals in de fig. duidelijk zichtbaar is. Vervolgens neemt hij een magazijn met de linkerhand en plaatst deze op den magazijnhouder. Daarna met de linkerhand de greep vasthoudende, draait hij met de rechterhand de zwengel naar achteren. Loop en staartstuk gaan achteruit, terugstootveer en slagveer worden gespannen.

Het blok is na eerst in bovenstand te zijn geweest in benedenstand gekomen, de onderste patroon is uit magazijnhouder in de gleuf op de bovenzijde van het blok gebracht, daarna door den aanbrenger in de kamer gebracht en het blok vervolgens in middenstand gekomen. De zwengel heeft men intusschen losgelaten en loop en staartstuk zijn door de terugstootveer weer naar voren gedreven.

Het geweer is gereed om afgevuurd te worden.

De schutter richt nu op het doel en drukt nu op den trekker, de slagveerarm komt vrij van nok *i*, slaat naar voren tegen de achter aan het staartstuk bevestigde half cirkelvormige hamer (*e* fig. 4), deze tegen het achtereinde van de slagpin (*q* fig. 7) en het schot gaat af. Loop en staartstuk gaan door den terugstoot achteruit. De half cylindervormige nok (*p* fig. 7[a]) van het blok volgt eerst een horizontale sponning (fig 8) daarna bovengedeelte sponning waardoor het blok in zijn hoogste stand wordt gebracht. De linkernok (*b* fig. 12) van den uitwerper is opgeloopen tegen de dwarsrand van de lip aan de onderzijde van de kast (fig. 13), draait om zijn as, de leege huls wordt uitgeworpen tegen gebogen stuk (*s* fig. 7 en 7[a]) van het blok en valt door den geopenden bodem van de kast.

Intusschen komt de half cylindervormige nok (*p*) in onderste sponning en valt het blok in onderste stand.

De terugstootveer begint zich te ontspannen, loop en staartstuk gaan naar voren. De nieuwe patroon die intusschen uit magazijnhouder is aangevoerd naar het blok, wordt door den aanbrenger in de kamer geduwd. Het blok rijst intusschen tot middenstand, de slagveer kan zich ontspannen en de 2[e] patroon wordt afgevuurd, waarna dezelfde opeenvolging plaats heeft van alle bewegingen hierboven omschreven, tot de laatste patroon op één na is verschoten.

De schutter neemt nu met de linkerhand het leege magazijn uit en zet een gevuld er voor in de plaats. Bij deze verwisseling moet men er aan denken, de vinger van den trekker

te nemen, omdat wanneer men dit niet doet, het schot zal afgaan als men het leege magazijn uitneemt.

Plaatste men dan een nieuw magazijn op den magazijnhouder, dan zou men weer eerst de zwengel naar achteren moeten draaien om het geweer te laden, wat tijdverlies tengevolge heeft. Mocht een patroon weigeren, dan moet men de zwengel naar achteren bewegen, waardoor de geweigerde patroon wordt uitgeworpen. Daarna moet men de zwengel weer loslaten.

Onderhoud. Omtrent het onderhoud valt op te merken, dat het geweer, zoowel voor als onmiddellijk na het gebruik, steeds moet worden nagezien en men zich moet overtuigen dat alle onderdeelen in goeden staat verkeeren. Alle wrijvende deelen moeten goed vlak zijn, daar stof of verdikte olie klemming zouden doen veroorzaken. Als een zeer groot voordeel mag genoemd worden dat aan het onderhoud overigens weinig zorg behoeft besteed te worden en men nagenoeg geen olie behoeft te gebruiken, ook niet aan het sluitmechanisme.

De loop moet uitwendig *droog* worden afgewreven, uitgezonderd de gladde oppervlakken die zich tijdens het vuren heen en weer bewegen in de sponninggn van de kast. Deze oppervlakken moet goed glad worden gehouden, de sponningen in de kast waarin zij zich bewegen *droog* afvegen. Geen olie gebruiken, omdat deze olie, indien men ging vuren onmiddellijk zou verdampen, wat het richten zou bemoeilijken.

De magazijnen moeten nauwkeurig worden onderzocht om te zien dat er zich vooral geen deuken in bevinden. Bij veelvuldig gebruik worden deze een weinig slap, een deuk hoe gering ook zou de beweging der patronen in zulk een magazijn zeer bemoeilijken.

Gewicht geweer ± 8 K.G.

Stel lederen riemen 1,4 K.G.

Munitietasch met 8 magazijnen 200 patronen 9.5 K.G. zoodat totale gewicht ± 19 K.G. bedraagt.

Voor een munitiedrager bestaat de uitrusting uit een stel lederen riemen om 2 munitietasschen te dragen waarvan één van voren en één op den rug. Totaal gewicht hiervan bedraagt ruim 19 K.G.

Ten slotte zij nog opgemerkt, dat de terugstoot zeer gering is bij het vuren, daar een groot gedeelte ervan benut wordt tot het in werking brengen der verschillende beweegbare deelen.

Daar het kaliber 6.5 m.M. bedraagt, kunnen de patronen van ons geweer gebruikt worden, wat als een groot voordeel mag aangemerkt worden.

Japan schijnt zich reeds in den laatsten oorlog van de Rexergun bediend te hebben, terwijl Rusland (afgaande op de mededeeling voorkomende in het laatst verschenen nummer van STREFFLEUR's Oesterreichische Militärzeitschrift) het nu ook aangenomen heeft, evenals Roemenië en Denemarken.

Amsterdam, Mei 1906. J. C. J. ROMSWINCKEL.

OVER DE BEVEILIGING TEGEN HET ONTPLOFFINGSGEVAAR IN ONDERZEEBOOTEN.

EERSTE GEDEELTE.

Bij het hiervolgende heb ik het oog op onderzeebooten, welke — zooals meestal het geval is — worden voortbewogen, aan de oppervlakte varende door een gazolinemotor, onder water door een electromotor, gevoed door den stroom uit een electrische accumulatoren-batterij.

Zooals bekend is valt ook de thans voor onze Marine in beproeving zijnde boot, door den bouwmeester, de Kon. Maatsch. „de Schelde", met den nog al zwierigen naam: „Luctor et Emergo" gedoopt, onder die categorie en het is mijn kennismaking met dit vaartuig, welke mij inspireerde tot de ondervolgende beschouwingen. Voor het tweede gedeelte, de beveiligingsmiddelen, richtte ik mij geheel naar het verslag dat R. GOETZE in de Elektrotechnische Zeitschrift [1]) geeft van beproevingen door een Duitsche commissie gedaan voor een overeenkomstig doel.

Het komt mij voor dat — behoudens de gebrekkige orienteering bij navigatie onder de oppervlakte en de hieruit voortvloeiende moeilijkheid in den omtrek van ondiepten, schepen, enz. — het voornaamste, om niet te zeggen het eenige gevaar bij het gebruik van de boot in gesloten toestand, gezocht moet worden in de mogelijkheid van gasontploffing.

Het zeer groote belang van dit punt en de overweging dat — als ik het niet te pessimistisch inzie — het hier bedoelde gevaar reeds nu, om zoo te zeggen, elken dag dat de motorische inrichtingen worden te werk gesteld, aanwezig is, moge dienen tot rechtvaardiging van de anders wel wat prematuur schijnende publicatie van deze beschouwingen over een vaartuig dat — wat overname door de Marine aangaat — nog midden in zijn beproevingsstadium verkeert.

De vraag of ontploffingsgevaar i.c. bestaat, wordt beheerscht door deze overwegingen:

I. Zijn er — doorloopend of somtijds — ontplofbare gasmengsels in de binnenruimte der boot aanwezig.

II. Zijn er — als voren — ontstekingsbronnen.

III. Is de combinatie I—II een zoodanige, dat op grond van theorie of ondervinding explosies van eenig belang zijn te vreezen.

Valt de beantwoording dezer laatste vraag bevestigend uit, dan is het geboden na te gaan, wat te doen is tot het

[1]) E. T. Z. Jan./Apr. 1906. Die Erprobung und Ermittlung von Schutzvorrichtungen an elektrischen Machinen und Apparaten gegen die Zündung von Schlagwettern. Dipl. Ing. R. GOETZE.

onschadelijk maken van hetzij de ontplofbare mengsels, hetzij de ontstekingsbronnen.

Ad I. Het is gebleken, dat de gazolinedampen, afkomstig van de vloeistof welke wordt gebruikt voor de voeding van de hoofdmachine der boot, zich in sommige gevallen langs verschillende wegen in de bootatmosfeer kunnen verspreiden en zich daarmede dus tot een verschillend gehalte kunnen vermengen, o.a. afhankelijk van de grootte van en den afstand tot het lek; ook van de positie der verzamelplaats t. o. v. de boot, b.v. in een punt of hoek dan wel in de middenruimte.

Voorts kan in de bootatmosfeer waterstofgas komen uit de vloeistof waarmede de electrische accumulatoren gevuld zijn. Zooals bekend vormt dit gas bij vermenging met lucht het zoo gevaarlijke knalgas. Daar echter de ontwikkeling van waterstof in beduidende hoeveelheid – afgezien van het geval dat de batterij door een belangrijk ongeval onder zeewater zou komen te staan – alleen voorkomt tijdens de lading der accu's en dit laden als regel wel in havens of dokken zal geschieden, is voor de terzijde stelling van ontploffingsgevaar slechts voor goede ventilatie van de boot tijdens de lading te zorgen, met vermijding van het in de boot ontsteken van vuur of open licht, terwijl het vonken van electrische toestellen dan gemakkelijk vermeden kan worden door die toestellen met rust te laten en te waken tegen elke kortsluiting.

Wel kan men zich het geval denken dat – varende aan de oppervlakte – ook in zee de batterij met behulp van de als dynamo geschakelde scheepselectromotor, rondgevoerd door de gazolinemachine, zou moeten worden geladen, doch ook in dit geval zal kunstmatige ventilatie door de alsdan op te zetten afvoerkoker enz. onmisbaar zijn en bij goede voorzorg vuur of vonken vermeden kunnen worden. Het luchtverbruik van ontploffingsmotors is zóó groot, dat hierdoor alleen reeds een krachtige luchtverplaatsing ontstaat. Het ontploffingsgevaar uit dezen hoofde dus zeer gering zijnde bij **deskundige** behandeling der toestellen, laat ik dit punt verder rusten en keer terug tot den gazolinedamp.

Gazoline is vrijwel het eerste product dat overkomt bij de distellatie der ruwe petroleum. Het behoort tot de C_nH_{2n+2}-groep der koolwaterstoffen en wordt in de rij onmiddellijk gevolgd door benzine. Haar ontstekingspunt ligt bij ongeveer 800° C.; het ontbrandingspunt (d.i. het punt waarbij de aangestoken gazoline blijft door branden) is eenige graden boven nul, terwijl het ontvlammingspunt – waarbij de zich in open vat steeds afscheidende dampen nog door vuur tot ontvlamming te brengen zijn – onder nul graden Celcius ligt.

De eerstgenoemde temperatuur is klaarblijkelijk de minimumtemperatuur van de vlam of vonk welke ontsteking c.q. ontploffing ten gevolge zal hebben. Hieruit volgt dat de hitte van de electrische vonk ruim voldoende is ter ontsteking.

Als men nu weet dat een mengsel van lucht met 2 à 3 % gazoline of benzine het sterkst explosief is, dan zal het geen verwondering baren dat zich reeds meerdere ongevallen zoo op motor-booten als bij automobielen hebben voorgedaan. Boven 4% neemt de ontplofbaarheid langzaam af, maar blijft het mengsel brandbaar. Het soortelijk gewicht van gazoline t. o. v. lucht is ± 2½.

Ad II. Het spreekt van zelf dat men alle mogelijke open licht en vuur in de bootruimte ten strengste zal weren; maar dan nog blijft de kwestie van de mogelijkheid van ontsteking der eventueel aanwezige ontplofbare mengsels door vonken die bij eenig onderdeel der electrische installatie kunnen optreden.

Hoe in de verschillende landen door de deskundigen en autoriteiten gedacht wordt over die mogelijkheid op zich zelf kunnen ons de verschillende bestaande veiligheidsvoorschriften leeren, terwijl uit het nagaan daarvan tevens reeds bij een oogopslag in de hier besproken onderzeeboot te zien is in hoeverre daar aan boord aan die bepalingen is voldaan.

Helaas zijn de hier bedoelde voorschriften verre van gelijkluidend of zelfs maar overeenstemmend.

Onder de oudste aanwijzingen in deze materie vinden we die van Prof. HEISE en Dr. THIEM, opgemaakt na hun proeven in het jaar 1897 in Duitschland genomen. Hier volgt een klein uittreksel dier aanwijzingen betrekking hebbende op electrische toestellen in ruimten waar zich ontplofbare gasmengsels kunnen bevinden.

„Schakelaars (behalve die voor niet meer dan ½ à ¾ amp.), zekeringen en deelen van aanzettoestellen, waarbij zichtbare vonken kunnen optreden, moeten ontploffingsvrij worden ingesloten. Het tijdelijk gloeien van weerstandsspiralen is ongevaarlijk (dit zal toch wel niet voor elk mengsel gelden? N. T.), tenzij de draden elkaar raken kunnen of brandbare isolatie is gebruikt.

Gelijkstroommotoren moeten geheel of op vonkende plaatsen ontploffingsvrij worden ingesloten.

Alle zichtbare vonken zijn a priori te vreezen".

De eerste officiëele Belgische voorschriften dateeren uit omstreeks dienzelfden tijd. Ik citeer uit het gedeelte betrekking hebbende op „mijnen der 1e klasse" (d.z. dezulke waar slechts geringe mijngasmengsels verwacht kunnen worden).

„Electromotoren moeten luchtdicht, en zoo eng mogelijk om de te beschermen deelen, ingesloten zijn.

Machines met deelen waaraan in het bedrijf vonken kunnen optreden mogen alleen in de nabijheid der mijnschacht, in den verschen luchtstroom worden opgesteld.

Gasgehaltemeters van voldoende gevoeligheid en zekerheid moeten steeds bij de hand zijn." (Mij zijn geen geschikte meters als hier bedoeld bekend. N. T.).

De Duitsche voorschriften, ontworpen door den Verband Deutscher Elektrotechniker in 1903 en bijna conform overge-

nomen door onze Vakafdeeling voor Electrotechniek van het Kon. Inst. van Ing^s^. in 1904, bevatten de volgende bepalingen voor mijnen met ontploffingsgevaar:

„Electrische machines moeten ontploffingsvrij geconstrueerd zijn.

Contactdeelen van aanlooptoestellen moeten luchtdicht ingesloten zijn en wel zoo, dat de ingesloten luchtruimte zoo klein mogelijk zij.

Uit- en omschakelaars en veiligheden moeten luchtdicht door stevige kappen worden ingesloten.

Stopcontacten moeten van een grendelinrichting voorzien zijn, die het insteken en uithalen verhindert, zoolang het contact onder stroom staat.

Alle gloeilampen moeten van een schutglas met stevigen draadkorf (tegen mechanische beschadiging N. T.) voorzien zijn."

Verder zijn uit de Duitsch-Nederlandsche voorschriften nog van toepassing te achten:

„Lokalen met ontploffingsgevaar, met uitzondering van mijnen:

Electromotoren en weerstanden moeten beschermd worden door lucht- en stofdichte schutkasten.

Schakelaars en veiligheidstoestellen mogen niet aangebracht worden.

Blanke en meervoudige geleidingen worden niet toegestaan".

De bepalingen der Oostenrijksche Elektrotechnische Verein van 1899, herhaald door de Weensche Berghauptmannschaft in 1902, geven nog:

„In ruimten, waarvoor het gebruik der veiligheidslamp is voorgeschreven:

Alle machines met borstels voor gelijkstroom zijn van aanwending uitgesloten.

Uitschakelaars, zekeringen, weerstanden en dergelijke moeten door een gasdichten schutkap van zoo klein mogelijke afmetingen omgeven zijn."

In Engeland geldt voor mijnen (1902/03):

„In ruimten als voren:

Alle blanke stroomvoerende deelen aan machines en toestellen moeten zoodanig afgedekt zijn, dat gevaar voor ontploffing is uitgesloten door vonken, die bij normale of abnormale verrichtingen kunnen optreden. Alle stroomvoerende deelen van motoren, aanzettoestellen en connecties moeten geheel door gasdichte omhulsels uit onbrandbare stof en van voldoend weerstandsvermogen tegen inwendige explosies omgeven zijn.

De blanke stroomvoerende deelen van schakelaars en zekeringen moeten gasdicht ingesloten of anders alleen onder olie te onderbreken zijn."

Dat ook het accumulatorenbedrijf in het algemeen niet als zoo heel ongevaarlijk beschouwd wordt, zoo min voor personen als voor de aanwezige metalen voorwerpen (in een onderzeeboot niet weinige! men denke aan de onderdeelen der electrische

installatie, zoowel als aan de machinedeelen, de pijpleidingen, torpedoinrichting en ook de scheepshuid) blijkt verder uit de bizondere Duitsch—Nederlandsche voorschriften voor lokalen met electrische accumulatoren (spanning van 0—250 v.), waarvan ik er eenige citeer, tevens om te doen zien, dat men aan boord van een onderzeeboot — waar de geheele ruimte toch zeker is te beschouwen als een zeer eng en, buitengaats, niet of bijna niet te ventileeren accumulatorenlokaal — wel altijd wat zal moeten transigeeren met deze door bij uitstek deskundigen gegeven voorschriften.

§ 37 a.) In accumulatorenlokalen moet voor ventilatie gezorgd worden. (Dus niet alleen tijdens de lading N. T.).

b.) Elke cel op zichzelf moet ten opzichte van het gestel en dit ten opzichte van de aarde door glazen, porceleinen of dergelijke niet hygroscopische onderlagen geïsoleerd zijn. Er moeten voorzorgen genomen worden, dat er bij het wegloopen van zuur geen schade aan het gebouw aangericht kan worden.

Aanh. IV. § 9 b.) De onderdeelen van het gebouw en bedrijfsmiddelen met inbegrip der leidingen moeten voor de schadelijke inwerking van het zuur beschut zijn; van tijd tot tijd moet onderzocht worden, of deze in goeden staat verkeeren.

e.) Eten, drinken en rooken is in accumulatoren-lokalen verboden. Enz.

Voor „vochtige lokalen" vind ik nog: Geïsoleerde draadleidingen moeten zijn, gummi-aderleidingen. Looplampsnoeren moeten door een sterk buigzaam omhulsel tegen beschadiging beschut zijn. En voor „lokalen met bijtende dampen" o.m.: De kabels en draden moeten, al naar de geaardheid der dampen, voor chemische inwerkingen gevrijwaard worden.

Zooals men ziet geven al deze voorschriften blijk van verschillend inzicht en laten ze ons nog al in het duister aangaande de wijze ter bereiking eener absolute en toch practisch uitvoerbare zekerheid tegen ontploffingsgevaar; tenzij men het Belgische voorschrift als zoodanig zou willen opvatten (vrij wel algeheele uitsluiting van machines met vonken gevende deelen, zelfs als zij luchtdicht zijn afgesloten !).

Overigens leest men weinig anders dan hermetisch omkasten, liefst zoo eng mogelijk.

Alleen leert men uit de gegeven opsomming wel dat de meeningen van de deskundigen over het al of niet gevaarlijke van electrische toestellen in met ontplofbare gasmengsels bezwangerde ruimten *niet* uiteenloopen.

Thans nagaande of er zich aan boord van de Nederlandsche onderzeeboot ook van die ontstekingsbronnen voor explosiefgassen bevinden, valt allereerst de aandacht op de groote schakelaars, die open en bloot op het schakelbord, vlak vóór de gazolinemachine tegen boord zijn aangebracht. Dit zijn gewone mes-uitschakelaars, die een zeer sterke vonkvorming veroorzaken, vooral bij elk openen dier toestellen tijdens het manoeuvreeren

met den electromotor. Meermalen zag ik daar groote vonken overspringen en zelfs gloeiende koperdeeltjes tot op decimeters afstand van het schakelbord door het luchtruim vliegen.

Verder zijn wel vonken te verwachten aan den collector van den hoofdmotor en aan die der kleine electromotoren, aan de contacten van de aanzetinrichtingen, bij het functioneeren der zekeringen, bij het breken van gloeilampstolpen en -ballons, aan het electrisch kookstel met snoer, enz. en eindelijk bij alle connecties van stroomvoerende deelen, als deze niet afdoende tegen loswerken (b.v. bij schroefcontacten door trilling van de boot) of tegen oxidatie en mechanische beschadiging beschermd zijn. Klaarblijkelijk toch zijn de omstandigheden hier wel van den aard om oxidatie van metalen en verteering (verrotting) van isolatiestoffen sterk in de hand te werken. Men denke aan de zure dampen der accumulatoren, het zeer groote vochtgehalte in de bootatmosfeer, de sterke verontreiniging van den scheeps-electromotor — vooral aan de collectorzijde — door de rijkelijk rondspattende en -vloeiende smeerolie voor de overbrenging van beweging vereischt. Laat ik nog even over deze drie punten wat uitwijden, daar het toch hoofdzaken zijn waarmede nu eenmaal rekening te houden zal zijn, welke beveiligingsmethoden men ook in deze boot moge toepassen. Dat de batterij ook in rusttoestand en bij ontlading zwavelzure dampen uitwasemt, blijkt vooreerst door de te constateeren prikkeling der reukorganen vooral dicht bij de afvoerkoker van de accumulatoren-ruimte. De batterij is opgesteld onder de verhoogde vloer in het middenschip en om nu te voorkomen, dat zich onder die vloer schadelijke dampen ophoopen, is bij den achterkant een exhaustfan met afvoerbuis aangebracht. Deze buis mondt uit in de midscheeps dicht onder de huid boven in de boot, waar hij eindigt met een bocht, welke, door de ronding daar ter plaatse van den scheepsromp, de afgevoerde gassen voor het grootste deel uitwerpt in een richting, juist naar het zich daar dichtbij bevindende schakelbord. (Boven deze uitmonding is een gat in den scheepsromp, waardoor, bij aan de oppervlakte varen of in een haven, een afvoerkoker naar buiten geschoven kan worden, die dan recht boven op de boot komt testaan; een elleboogpijp kan dan de verbinding daarstellen tusschen deze buitenkoker en de genoemde afvoerbuis, of wel tusschen machinekamer en buitenkoker, al naar gelang men het elleboog-stuk aanbrengt. Voor het onderduiken of ook bij onstuimig weêr aan de oppervlakte varend, wordt de koker binnen-gehaald en het gat met een deksel met veer van binnen gesloten — meestal licht lekkend. Daar in die gevallen ook het luikje van de commandotoren zeker gesloten zal zijn, is men natuurlijk voor de voortstuwing aangewezen op den electromotor, daar de voor den gasolinemotor noodige luchttoevoer geheel gestremd is). Ook bij gesloten boot wil men de batterij-dampen zich niet onder de vloer laten ophoopen en houdt men de fan dus te werk. Het is duidelijk, dat nu de zure dampen

zoo geconcentreerd mogelijk naar de geheel onbedekte koperen schakelbordtoestellen gestuwd worden, wat dus een gunstige omstandigheid voor aantasting van die toestellen en de zich daar in de buurt bevindende geleidingen en andere metalen schept. De aanwezigheid van zwavelzure dampen wordt — behalve door het reukorgaan — goed gedemonstreerd door hun reactie op het steeds door het luchtkokergatdeksel binnen sijpelende zeewater, waardoor een duidelijk zichtbare gipsneerslag verkregen wordt, gepaard met sterken zoutzuurreuk.

Als tweede ongunstige omstandigheid noemde ik de vochtigheid der bootatmosfeer: veelal zijn de scheepswanden, pijpleidingen, enz. overdekt met waterdruppels, die hier en daar zelfs afsijpelen. Over het bezwaar hiervan voor de verschillende metalen — vooral op minder toegankelijke plaatsen — en voor vezelige isolatiestoffen van electrische geleidingen, enz., behoef ik niet verder uit te wijden.

De in de derde plaats genoemde verontreiniging van den electromotor en zijn toeleidingen door smeerolie is niet gering te achten als men rekent, dat zich hier, behalve de gewone asmetalen, in de onmiddellijke nabijheid des motors, ook het raderwerk voor de verschillende overbrengingen van beweging bevindt, hetwelk — wat geen bewondering zal baren — zeer rijkelijk onder de olie gehouden wordt en deze olie kwistig in het rond verspreidt. De electro's van den motor werden reeds geheel ommanteld door geschilderd zeildoek — wat uit een electrisch oogpunt reeds aan bedenking onderhevig is — en deze mantels, zoowel als de open en bloot staande collector, borstels, enz. druipen als het ware van de olie. Uit een oogpunt van goede verdeeling van de machines over de scheepsruimte, is de plaats van den electromotor achter de gasolinemachine, dus in de staart van het vischvormig vaartuig, wel te verklaren, daar de geringe (hoogte-)afmeting van dat werktuig zich zeer leent tot wegstoppen in een hoek.

We hebben hier dus een drievoudig nadeel (nog afgescheiden van de mindere toegankelijkheid van het geheel, waarmee het — voor een vaartuig — nog wel dragelijk gesteld is): vooreerst wordt de gezamelijke isolatietoestand daar ter plaatse door de vuile olie en het kleverige stof sterk benadeeld; dan kan het niet heel lang duren of de vezel-isolatiestoffen zullen gaan rotten en doorslaan; eindelijk vormt olie op den collector, zooals bekend, een groot gevaar voor vonken aan de borstels.

Ad III. De hoegrootheid van het ontploffingsgevaar, ontstaande door de combinatie van de sub I beschreven ontplofbare gasmengsels en de sub II behandelde ontstekingsbronnen, kan eerst bij benadering worden bepaald door meting van het gehalte aan gasolinedamp, zoo in gewone als in minder normale omstandigheden, vooreerst ter hoogte van het schakelbord, maar ook ter hoogte van den collector des electromotors, die zooveel lager opgesteld zijnde, dus spoedig kans heeft in aanraking te

komen met het zware gasmengsel, en verder nog op enkele nader uit te zoeken plaatsen.

Het reukorgaan schiet voor deze meting te kort of — zoo men wil — is te gevoelig: de ondervinding leerde reeds, dat men het gas ruikt, ook zonder dat het gehalte, noodig voor de ontploffing, bereikt is. Tijdens het ruiken van gasoline toch zag ik terzelfder plaatse meermalen groote vonken vliegen. En voor quantitatief onderzoek van het gasmengsel is het reukorgaan geheel ongeschikt.

Voor de aantooning van methaan in de atmosfeer der mijnen zijn vele inrichtingen verzonnen, berustend op de schei- of natuurkundige eigenschappen van dat soort gassen, doch, voor zoover ik heb kunnen nagaan, heeft er geen in de practijk ingang kunnen vinden dan de bekende benzine-veiligheidslamp, berustend op de draadkorfbeschutting van DAVY.

Wel zal het dus goed zijn op verschillende plaatsen in de boot deze veiligheidslampen brandend te houden, terwijl ook de muizenproef, door K. in aflevering 7 van den vorigen jaargang van dit blad [1]) behandeld, eenig licht omtrent de aanwezigheid van gasoline kan verschaffen; doch voor ons doel weet ik niet anders aan te geven dan het vullen van flesschen met het, onder verschillende omstandigheden (c. q. kunstmatig verwekt), op de aangegeven plaatsen aanwezige gasmengsel. Deze flesschen, van een inhoud van b.v. 10 Liter, worden met behulp van een handblaasbalg op een viertal der voornaamste vonkplaatsen in de boot, onder b.v. vijf verschillende omstandigheden gevuld met de aldaar voorkomende lucht; de flesschen dienen dan ter plaatse hermetisch gesloten en van de noodige aanwijzing op een etiket voorzien te worden, om ze daarna op te zenden aan het scheikundig laboratorium der marine te Amsterdam, ter bepaling van het gasgehalte.

In verband met het boven over het explosiefgehalte van gasolinemengsels gezegde, is dan over het al of niet aanwezig zijn van het gevaar voor ontploffing spoedig uitspraak gedaan. Toch spreekt het wel van zelf, dat — ook al mocht deze uitspraak in negatieven zin uitvallen — toch nog de mogelijkheid blijft bestaan, dat zich ergens — in hoeken of gaten — een mengsel bevindt, dat wèl het critische percentage van 2 overschrijdt. Men zou zich hièrtegen zoo goed mogelijk kunnen wapenen door het opstellen van meerdere kleine fanmachinetjes, die ook bij gesloten vaartuig, de samenstelling der atmosfeer zooveel mogelijk homogeen kunnen houden en zoo wellicht voorkomen zouden, dat het gasgehalte nabij de vonkplaatsen tot het critische punt stijgt.

Tot een zelfde soort „lapmiddel" zou behooren het verkleinen van de groote vonk aan den hoofduitschakelaar, door het aanbrengen van veel meer tusschencontacten bij den aanloopweerstand, d. i. grootere onderverdeeling van dien weerstand,

1) K. heeft meer het oog op gevaar voor vergiftiging dan voor ontploffing.

waarbij dan tevens de thans bestaande mogelijkheid zou dienen te vervallen van het openen van den motorstroomkring buiten den weerstand om, d. i. plotseling. Men schakele dan langzaam in en, wel vrij snel, doch ook over alle opvolgende tusschencontacten van den aanloopweerstand uit.

Ook al schijnt het mij van groot belang het bovenbedoelde scheikundig onderzoek te doen verrichten en zou ik de aangegeven verbeteringen, al noemde ik ze minder waardeerend lapmiddelen, wenschen te zien toegepast, toch komt het mij dringend noodzakelijk voor verder te gaan met het overwegen van de te nemen veiligheidsmaatregelen. Het vooruitloopen op de uitspraak van het onderzoek naar het gasgehalte toch, lijkt mij weinig voorbarig, indachtig aan de ongevallen, die reeds in het nog zoo dunne geschiedboek van de onderzeevaart te boekstaven vielen.

Zoo vindt men een ontploffing vermeld op een Engelsche onderzeeboot den 12[en] Februari 1903, waarbij 12 werklieden ernstig werden verwond.

Den 4[en] Maart van dat jaar explodeerde de gasoline in de crank-pit van de Engelsche boot „No. 1" even buiten de haven van Portsmouth. In Amerika had op de oude „Holland" een gasoline-, op de „Fulton" een knalgas-explosie plaats.

Het vorige jaar gaf niet minder dan vier ernstige ontploffingsongelukken te boeken, die bekend geworden zijn: In Februari op de „A5" in Queenstown; de gasolinepomp, waarmee de vloeistof overgenomen werd lekte en toen men een fanmotor aanzette, volgde een heftige ontploffing. In Augustus aan boord van de „Anguille" in Frankrijk, benzine-ontploffing. In September had in hetzelfde land een ongeluk plaats op de „Gymnote"; gedurende den nacht was de boot gesloten geweest en had zich, naar men meldt, waterstof uit de accu-batterij in de boot opgehoopt. Toen 's morgens de electricien een schakelaar op het bord verstelde, volgde een ontploffing (wellicht evengoed aan gasolinedamp toe te schrijven) waarbij verscheidene zwaar gewonden vielen. In October eindelijk had in Engeland een hevige explosie plaats aan boord van de „A4", door ontsteking van gasolinedampen, door middel van de vonken aan de borstels van den electromotor.

In den laatsten tijd gingen in Engeland stemmen op, om van het gezamenlijk gebruik van electriciteit en gasoline-motors op onderzeebooten geheel af te zien. Wel blijkt het dus reeds nu de moeite waard, om te zoeken naar voorzorgsmaatregelen, die op onze onderzeeboot tegen het onderwerpelijke gevaar zouden zijn te nemen.

In de eerste plaats zal men hierbij wel denken aan het zoo afdoend mogelijk dicht maken en houden van de tanks in het voorschip, waarin de vloeistof wordt medegevoerd, van de flenzen der pijpleiding van tanks naar machine en eindelijk van de gasolinevoerende deelen aan de machine zelf.

Vooral dit laatste schijnt een zwak punt te zijn: ik denk

aan de vagebondeerende krukput-explosies bij onvolkomen verbranding, de overstorting van eventueel te ruim toegevoerde brandstof, enz.

Daar buitendien men nooit absoluut gevrijwaard kan zijn tegen plotseling of in den loop der tijden ontstane lekkages, moet men dus overgaan tot het onschadelijk maken, hetzij van het gasmengsel, hetzij van de electrische vonken, c. q. het ontstaan dezer laatste voorkomen.

Het in mijnen en lokalen aan den wal aangewende middel voor het eerste: het sterk verdunnen van het mengsel door kwistige toevoering van versche lucht, is uit den aard der zaak op de onderzeeboot alleen mogelijk in de haven of — buiten de haven aan de oppervlakte varende — alleen bij zéér gunstige gelegenheid. Voor een goede ventilatie toch is het m. i. noodig, dat, behalve het kleine deksel der commandotoren, ook het veel grootere, doch lager liggende torpedoluik opensta, terwijl daarbij met alle electrische fans volle kracht gewerkt wordt.

Er rest dus slechts het onschadelijk maken of voorkomen van de electrische vonken.

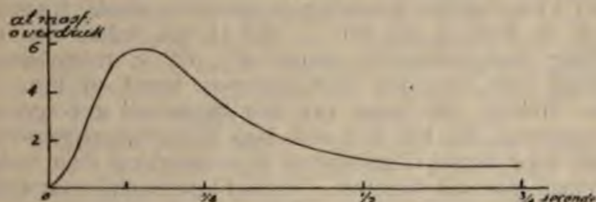
TWEEDE GEDEELTE.

Beschouwen we hiertoe eerst het in de voorschriften schering en inslag zijnde omkasten der toestellen.

Hierbij zal rekening gehouden moeten worden met voldoende weerstandsvermogen der kastwanden tegen de te verwachten spanning bij een eventueele inwendige explosie. Vooreerst toch zal volkomen hermetische insluiting, vooral bij bewegende deelen niet licht afdoende zijn te bewerkstelligen en te onderhouden. Bovendien moeten de ingesloten deelen wel eens nagekeken worden, voor onderhoud of voor opsporing van tijdelijke gebreken en dan loopt men altijd kans dat een werkman de deksels niet volkomen hermetisch weder aanbrengt, terwijl ook bij dat weder sluiten veelal met gazolinedamp bezwangerde lucht mee ingesloten kan worden. Hieronder zal men zien onder welke omstandigheden men de om haar eenvoud zoo aanlokkelijke omkapping nog wel benutten kan. Daarom ga ik er hier nog wat verder op in. Bij insluiting van verschillende onderdeelen van eenzelfde toestel, dus bij verdeeling van een omkaste ruimte in vakken, zal het zaak zijn deze vakken niet met elkaar in verbinding te stellen, daar, zooals uit proeven gebleken is, de explosiedruk in kleine, met grootere communiceerende, ruimten sterk wordt opgevoerd als de explosie begon in de grootste der vakken. Hierom zullen de wanden dier kleinere ruimte(n) op minstens tweemaal grooteren druk berekend moeten zijn, dan voor een ontploffing, welke in die ruimte(n) zelve een aanvang zou nemen. De oorzaak van dit verschil in druk in eenzelfde ruimte, al naar gelang de explosie in die ruimte zelf of in een aangrenzende en door een of meer openingen er mede verbonden grootere ruimte ontstond, ligt klaarblijkelijk in de omstandigheid dat in het laatste geval, door de ontploffiing in de grootere ruimte

reeds een belangrijke verdichting en temperatuursverhooging van het gasmengsel in de kleinere ruimte plaats vond. Ter illustreering van het hier gezegde mogen de figuren 1 en 2 dienen; ze geven twee curven uit proeven afgeleid, doch willen overigens geenerlei aanspraak op juistheid in de verhoudingen maken.

Fig. 1.

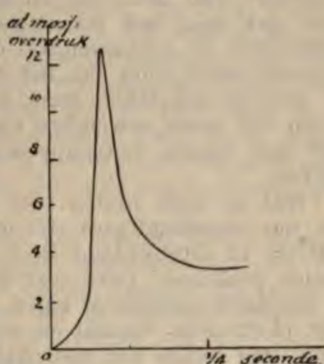


Spanningverloop bij explosie in de kleine ruimte op zichzelf.

We zien uit fig. 2 dat, na de explosie in de grootere ruimte, in het eerst de spanning betrekkelijk langzaam stijgt, om dan — na een fractie van een seconde, — bij de explosie in de kleine ruimte plotseling op te loopen tot ongeveer tweemaal die van fig. 1.

Dat daargelaten de constructieve bezwaren van een luchtdichte afsluiting, vooral van bewegende deelen, ook het zonder meer opheffen van alle ventilatie bij deelen die aan electrische verhitting onderhevig zijn — men denke o.m. aan den electromotor — aan eenige bedenking onderhevig is, behoeft wel geen nader betoog.

Fig. 2.



Spanningverloop bij explosie in de kleine ruimte, na ontsteking in een communiceerende grootere ruimte.

Als van zelf wenden zich dan ook de gedachten naar de beschutting volgens het Davysche principe der *gaasbescherming*. Dit principe kan hier bekend verondersteld worden; zoo ook de wetenschap dat bij de veiligheidslamp de bescherming slechts werkzaam is, zoolang de verhouding tusschen oppervlak en inhoud van den gaaskorf niet beneden een zekere waarde daalt.

Bij een eventueele inwendige explosie moet de korf natuurlijk weerstand blijven bieden aan de vernielende werkingen door hitte (smelten) en druk (bersten). Men zou staalgaas willen kiezen, wegens de grootere vastheid, het hoogere smeltpunt en de grootere soortelijke warmte van dit metaal, vergeleken bij messing en bronssoorten. Staalgaas zou echter in de vochtige

atmosfeer der onderzeeboot spoedig doorroesten, zoodat men wel op messing- of ander roestvrij gaas is aangewezen.

Als het dampmengsel in beweging was, zooals b.v. rond den collector-commutator eens electromotors, zal de inwendige explosie sneller verloopen dan bij een gelijksoortig mengsel in rust en hierdoor de spanning hooger kunnen stijgen. Ook bij opstuwing van het gas door een naburige explosie (zie boven) heeft een kunstmatige spanningsverhooging plaats; hierbij heeft men ook te denken aan een — wat ik zou willen noemen — denkbeeldig onderverdeelde ruimte, d.i., als de ontstekingsvonk betrekkelijk ver van den omsluitenden wand af ligt. Beide oorzaken maken, dat meer van den gaaswand gevergd wordt. In het algemeen zal het dan ook zaak zijn grootere gaasvlakken voldoende door verstijvingsbanden te versterken, daar anders — nog afgezien van het bersten — wellicht gevaarlijke verwringing van den korf ontstaan kan. Ook mag de omkorving niet te ruim zijn, om den afstand tusschen vonkplaats en korfwand en de daaruit voortvloeiende opstuwende werking gering te houden. 't Spreekt van zelf dat dit gaas niet gesoldeerd mag worden, maar dat men het b.v. tusschen dunne metaalbanden moet vastklinken of -schroeven, en ook dat vooral gelet moet worden op goede aansluiting aan het te beveiligen toestel.

Het te gebruiken gaas moet nog al fijn zijn, om in den korten tijd eener inwendige explosie de noodige warmte aan de door zijn mazen ontsnappende heete gassen te kunnen onttrekken.

Wat de beste maten voor het gaas (aantal mazen en dikte van het messingdraad) zijn leeren de proeven, die in de jaren 1903/'05 in Duitschland door een commissie van deskundigen werden genomen. Deze zeer uitgebreide onderzoekingen golden de beschermingswijzen tegen ontploffing van mijngasmengsels door electrische vonken en werden uitgevoerd met finantiëelen steun van eenige der voornaamste electrische firma's. Hoewel de gazoline- of benzinedampen in samenstelling en eigenschappen van het mijngas (CH_4, s.g. 0.554) verschillen, komt het mij voor dat op het punt in kwestie genoeg overeenkomst bestaat om nadere kennismaking met eenige uitkomsten dier onderzoekingen voor ons geval van belang te doen zijn.

Bij toepassing van gaasbescherming werd bevonden dat de soort gaas, welke alom bij de Davylamp gebruikt wordt: 144 mazen per $cM.^2$ bij een draaddikte van 0.35 mm., zich ook voor het onderwerpelijke doel het beste eigent.

Daar hierbij een derde van het totale gaasoppervlak voor rekening van de mazen komt, blijft dus ook een gedeeltelijk door dit gaas ingesloten electromotor nog goed ventileerbaar.

De bovenbedoelde minimum verhouding tusschen het gaasoppervlak en de omsloten hoeveelheid gasmengsel is theoretisch te berekenen uit de te verwachten warmte-ontwikkeling bij de ontploffing van een zekere hoeveelheid van een ingesloten 2 à 4 procentisch gazolinemengsel en de door een zeker stuk van

eenige gaassoort op te nemen hoeveelheid warmte voor het bereiken van zijn smeltpunt, minus, zeg, 100 graden, in verband met de hieruit voortvloeiende temperatuursdaling der door de mazen uitstroomende verbrandingsproducten, welke natuurlijk groot genoeg moet zijn om gevaar voor voortplanting der explosie naar buiten uit te sluiten.

Practisch zal het aldus berekende gaasoppervlak echter niet zoo groot behoeven te zijn daar, zoowel door de fijne stralen, waarin de verbrandingsproducten uitstroomen, als door hun groote snelheid (dus snelle verspreiding) hun afkoeling in de den korf omgevende atmosfeer al spoedig voldoende zal zijn om gevaar voor de omgeving geweken te achten.

De commissie van beproeving komt tot het resultaat dat practisch 10 $cM.^2$ gaas van de bedoelde afmetingen voldoende zou zijn voor elken liter mijngasmengsel (van een gehalte van $9^1/_2$ %, waarbij de explosie het hevigst is); in de onderstelling dat het gasmengsel in rust verkeert in enkelvoudige ruimten met het ontstekingspunt niet ver van den gaaswand.

Bij ruimten als om electromotordeelen en derg., waarbij overdruk ontstaan kan, die — afgezien van het bersten van het gaas — oorzaak kan zijn dat de verbrandingsproducten zoo snel door de mazen dringen, dat de tijd voor voldoende afgave van hun warmte ontbreekt, bleek meer dan 50 $cM.^2$ gaas per L. gas voor de afkoeling noodig. Om zeker te gaan wordt aangeraden om met drievoudige zekerheid te werken en dus te rekenen op een minimum oppervlakte van 150 cM^2 per L. gasmengsel dat omsloten zal worden.

Op gezag van den Scheikundige der Marine, wien hier dank gebracht zij voor de bereidwilligheid waarmede Zzg. mij van advies diende, mag ik aannemen dat er tusschen de explosieverschijnselen van mijngasmengsel en de dampen afkomstig van gazoline voldoende overeenkomst bestaat om deze verhouding ook in ons geval toereikend te achten.

Als regel zal men dan wel moeten overgaan tot twee- of driedubbele korven om elkaar heen met een onderlinge tusschenruimte van b.v. 20 m.m.

Hierdoor is in kleiner ruimte een voldoend gaasoppervlak te verkrijgen voor de verlangde afkoeling.

Bij motoren zal men wellicht niet meer dan twee omhulsels mogen aanwenden, daar anders de uit electrisch oogpunt zoo wenschelijke ventilatie te zeer benadeeld zou worden. Het systeem van meervoudige omkorving biedt, in het algemeen, nog het voordeel dat het gevaar van het naar buiten slingeren van gloeiende koperdeeltjes veel beter voorkomen wordt dan bij een enkelen gaaswand. Hierom lijkt het mij zeer wenschelijk dit systeem als regel toe te passen; bij den hoofduitschakelaar op het schakelbord der onderzeeboot — ik sprak er boven al over — vliegen vaak bij de openingsvonk gloeiende koperdeeltjes door het luchtruim.

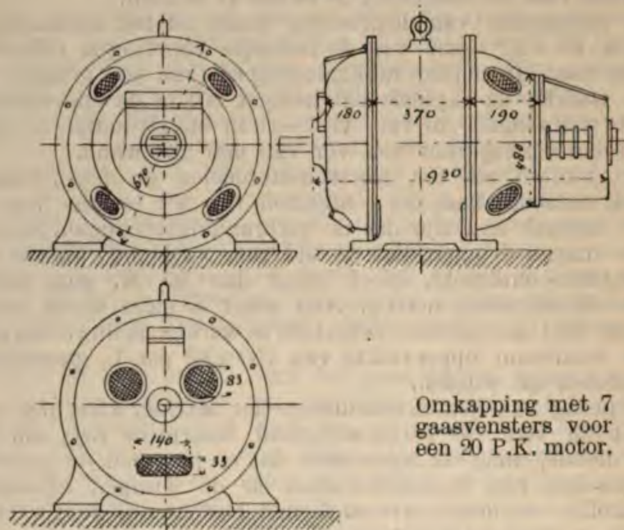
Volgens de resultaten der aangehaalde proefnemingen is

geen nadeelige invloed voor de beschuttende werking der korven te vreezen bij verontreiniging van het gaas door machinevuil (kolenstof met olie en derg.), als dit zich ten minste niet àl te vast in de mazen genesteld heeft.

Openingen in het gaas, bij de bevestigingsnaden of later toevallig ontstaan, bedreigen de beschermende werking in bedenkelijke mate.

Ook lette men er wel op dat er geen enkele verbindingsopening overgebleven zij tusschen de beschermende ruimte en de omgeving; bij motoren b.v. ingevolge doorboorde assen, olieloopen,

Fig. 3.



Omkapping met 7 gaasvensters voor een 20 P.K. motor.

doorboringen voor het doorvoeren van geleidingen, uithollingen in het framefondament, enz. enz. In fig. 3 is een motor van 20 P.k. bij 500 V. met gaasbescherming geschetst (t.a.p. blz. 339). Het smeedijzeren huis rond den collector is vast tegen den wand van de hoofdkap aangeschroefd, welke laatste voorzien is van zeven gaasvensters. Fig. 3a geeft een doorsnede over een der vensters, waarin men de vier lagen gaas opmerkt.

Fig. 3a.



Venster met vierdubbel gaas.

De verslaggever der proefnemingen met draadkorfbescherming wijst nog op een gevaar waaraan moeilijk te ontkomen schijnt, n.l. het zoogenaamde „nabranden".

Heeft in een door gaas afgesloten ruimte een explosie plaats gevonden, dan zal gewoonlijk aan het ondereinde van den korf of den gaaswand versche lucht-met-gazolinedamp van buiten toevloeien en hierdoor de ontploffing in een blijvende vlam overgaan, die wel binnen den korf zal blijven, maar zoowel de isolatie van de zich daar bevindende electrische geleidingen zal verbranden als — op den duur — het gaas doen smelten. Dit nabranden hield bij een der proeven wel een kwartieruurs aan. Alleen als het gevaar bijtijds ontdekt wordt zal de vlam gedoofd kunnen worden, b.v. door de luchtstrooming te stremmen. Overigens kan men alleen hopen dat, door eerder intreden van het bezwijken van den electromotor (of ander toestel, hetwelk — zonder onmiddellijk toezicht — kan vonken) dan van de vernieling van het gaas, het stoppen van het electrisch bedrijf waarschuwen zal voor het grootere gevaar.

Vermeerdering van het aantal gaasschermen zou ook in dezen verbetering brengen.

Bij het vonken van uitschakeltoestellen — mits geen automatische — is altijd iemand tegenwoordig, die het nabranden wel zal opmerken en stoppen.

Van de vele door de commissie aan de industrieele toestellen beproefde schutmiddelen komt mij voor ons geval nog belangrijk voor het omkappen door een huis, waarin aan twee tegenoverliggende wanden een ringvormige opening uitgespaard is, ten einde ventilatie mogelijk te maken; onmiddellijk achter deze openingen, aan de binnenzijde van den wand, zijn eenige *dunne schijven* met onderlinge tusschenruimte van hoogstens $1/_2$ mm. aangebracht. De flenzen der schijven (verschil binnen- en buitenstraal) moeten minstens 50 mm. breed genomen worden.

Binnen de binnenste schijf moet, op $1/_2$ m.m. afstand, een schot staan, dat de gassen dwingt hun weg tusschen de schijfflenzen door te nemen.

Bij motoren, waar door eenvoudige middelen (windvleugels op de as) een kunstmatige ventilatie is aan te brengen, kan men de schijven plaatsen als in fig. 4, een afbeelding eener inrichting, zooals die door de Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft bij een motor is aangebracht.

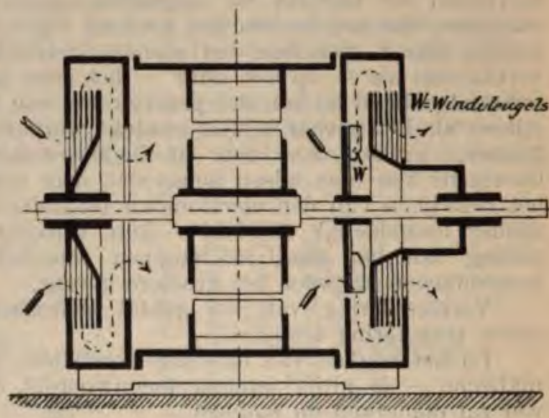
Het is duidelijk dat de beschuttende werking dezer schijveninrichting overeenkomt met die der gaaskorven, alleen heeft men bij de eerste ook nog gunstige uitwerking van het opstuwen van den inwendigen explosiedruk tegen de nauwe doortochten, met daardoor verhoogde uitstroomingssnelheid, op de voordeelen waarvan reeds werd gewezen.

Het boven beschreven „nabranden" kwam bij de proeven zeer zelden voor en dan nog duurde het verschijnsel hoogsten 5 seconden, practisch dus ongevaarlijk.

De schijven behooren zoo dun te zijn als met voldoende stijfheid is overeen te brengen en, ter vermijding van plaatse-

lijke verbuiging, dus vorming van doortochten tusschen de flenzen grooter dan $^1/_2$ m.m., voldoende tegen elkaar gesteund te zijn door radiaal-ribben. Ook hier zal 't weer beter zijn messing als grondstof aan te wenden, wegens de kans op roesten van dunne staalplaat.

Fig. 4.



Motor met schijvenbescherming.

Bij weerstanden, die tijdens het bedrijf doorloopend of althans langdurig belast zijn, is de ventilatie bij platenbescherming wel moeilijker te bewerkstelligen. Om hier de natuurlijke ventilatie, trekking, te bevorderen, brenge men de openingen met schijvenbescherming in onder- en bovenwand aan.

Daar deze „trekking" echter een veel zwakker luchtstrooming en dus afkoeling geeft, dan b.v. de kunstmatige ventilatie bij een motor aan te brengen, is men genoodzaakt de totaaldoorsnede der openingen minstens in overeenstemming te brengen met die, welke men voor de langzame toetreding van lucht noodig heeft; maar bovendien ondervindt de luchtstroom grooten weerstand tusschen de schijven, zoodat de openingen en dus ook de schijven nog grooter gemaakt zouden moeten worden, waarvan een belangrijke prijsverhooging het gevolg zal zijn (zie aan het slot). Kiest men tòch kleinere afmetingen voor de schutinrichting dan dient de weerstand op kleinere Wattbelasting berekend te zijn en moet men van alle eventueele overbelasting afzien, wat dus evenzeer duur uitkomt.

Bij groote regelweerstanden zou men echter zeer wel kunnen volstaan met het aanbrengen der bescherm-inrichting — hetzij dan d. m. v. schijven, gaaskappen, olievulling of hermetische omkapping — alleen om het deel van de weerstandsbank, dat de wisselcontacten bevat, welk deel dan natuurlijk geheel gescheiden moet zijn van de ruimte, waarin zich de weerstandsspiralen bevinden. Aan het gevaar voor vonken of gloeien, waartoe deze laatste aanleiding zouden kunnen geven, kan toch voldoende worden tegemoetgekomen door de gewone voorzorgen als: berekening op matige Wattbelasting, bevestiging der spiralen op voldoenden onderlingen afstand aan isolatoren, isoleerende tusschenstukken tegen eventueele doorhanging door de

zwaartekracht bij verwarming en tegen onderlinge aanraking door trilling der boot; eindelijk beschutting tegen van buiten binnendringende voorwerpen door geperforeerde schermen aan de meest toegankelijke zijden.

Een ander middel, dat meer en meer in zwang komt, als vonkenwering bij regelweerstanden, schakelaars enz., o.a. bij de Duitsche marine, is het *onder olie* brengen der vonkengevende deelen.

Kon men er zeker van zijn dat de vonkplaatsen van schakelaars, zekeringen of weerstanden blijvend voldoende diep onder olie lagen en dat de olie ontleedde, korstte noch vervluchtigde, dan zouden die olietoestellen zeker in ruime mate op de onderzeeboot kunnen worden toegepast, al valt met de belangrijke gewichtsvermeerdering rekening te houden.

De proeven bewezen dat, o.a. bij walsvormige uitschakelaars, na herhaald in- en uitschakelen onder stroom, oliegasvlammen uit het gesloten deksel kunnen naar buiten slaan. Het bleek dat tusschen de borstels en de sleepringen, door verbrandingsproducten vervuilde olie zat, waardoor gebrekkig contact ontstaat met als gevolg nog sterker verhitting. Hierdoor was ontleding en verdamping van oliedeelen ontstaan en ten slotte het gevormde oliegas door nieuwe vonken ontvlamd.

Gewone mesuitschakelaars of dezulke met sterke wrijfcontacten houden het vuil en de olie beter weg van tuschen de contactplaatsen en voldoen dus in het besproken opzicht veel beter, vooral als gezorgd wordt voor een zeer matige stroomdichtheid op de contacten.

Toch is het ook hier zaak een inrichting aan te brengen, waardoor men zich overtuigen kan dat de olie nog hoog genoeg boven de contacten staat, b.v. minstens boven een aangebrachte merkstreep. Dit niveau hangt natuurlijk af van de bedrijfsstroomsterkte en moet men er bij in aanmerking nemen dat door de bewegende contacten de olie in beroering komt en dus plaatselijk min of meer kan worden weggezogen. Voor motoren is het onder olie zetten van den collector met de borstels evenmin aan te raden als voor sleepring-uitschakelaars. Hier blijft men aangewezen op *goed* aangebrachte gaas- of schijvenbeschutting.

Bij beweginglooze toestellen, als zekeringen, bleek een olielaag van 20 m.m. voldoende voor stroomen tot 400 ampères (bij 500 volts spanning). Men bedenke daarbij steeds dat op de juiste smeltstroomsterkte van veiligheden weinig peil te trekken valt; fouten in dit opzicht van meerdere honderden procenten zijn geen zeldzaamheid.

Eindelijk zal men in het geval van onze onderzeeboot rekening te houden hebben met de reeds geïnstalleerde geheel onbeschermde toestellen en trachten naar verbetering zonder al te groote onkosten. Daar het mij voorkomt dat bij de keuze van oliebescherming de bestaande toestellen niet gewijzigd zouden kunnen worden en dus geheele vervanging het gevolg

zou zijn, lijkt mij de kans dat men zich bij deze keuze bepalen zal, althans voor de grootere of duurdere toestellen, niet groot.

In den aanvang van het tweede gedeelte van dit opstel werden eenige beschouwingen gegeven over de *hermetische omkapping* zonder meer.

Voor toestellen als uitschakelaars, zekeringen, contactruimten van regel- of aanzetweerstanden, waarbij het niet op ventilatie aankomt, zal men eenvoudigheidshalve toch vaak zijn toevlucht nemen tot luchtdichte omkasting, te eerder daar men die toestellen dan tevens tegen vocht en toevallige aanraking beschermt.

Men heeft dan alleen maar te zorgen dat de wanden tegen den inwendigen druk eener eventueele inwendige explosie bestand zijn; volgens de proeven kan deze ongeveer 6 atmosfeer bedragen (fig. 1).

Bij gebruik van lederen, guttapercha of rubber-ringen (beter is asbest, tegen wegschroeiing) moet men natuurlijk ook waken tegen de mogelijkheid van wegdrukking door den inwendigen explosiedruk, b.v. door omzetting van een der flensranden als anderszins. De overdruk zal zich altijd nog wel ontlasten door de voegen en naden, en om dit te bevorderen kan men goed gebruik maken van vlakke flenzen zonder rubber, die dan wel dicht moeten zijn voor atmosferischen, niet echter absoluut dicht voor den te verwachten overdruk. [1])

Ter aantooning van het verschijnsel van plaatselijke opstuwing van gassen in een nevenruimte (fig. 2), werd nog een „zekerheidsschakelaar"aan beproeving onderworpen, omgeven door een kast, welke in tweeën gescheiden was door een tusschenwand, die voor doorvoerleidingen drie ronde gaten van 20 m.m. had. Als twee dezer gaten openbleven en in een der beide vakken explosie intrad, kon de hooge-druk-opstuwing in de andere kamer met den indicateur worden waargenomen, zoodat de ontploffing in die kamer intrad na verdichting van het gas tot 2,5 atm. overdruk. De explosiedruk in deze kamer steeg daarop zoo hoog dat de wanden uiteengeslagen werden. Zijn dus tusschenschotten in de omkasting niet te vermijden, dan is het zaak daarin zeer ruime, dan wel geen of uiterst kleine gaten te maken. In het laatste geval moet dan natuurlijk de tusschenwand evenzeer bestand zijn tegen den explosiedruk als de buitenwanden.

Ook de kleine fanmotortjes zijn gemakkelijk geheel te omkappen. Een eenvoudige proef met de bestaande motortjes zal dienen uit te maken of deze zoo goed als geheel zonder ventilatie kunnen arbeiden of dat men vooraf op afsluiting berekende toestellen zal dienen aan te schaffen.

---

[1]) Ook kan men belaste veiligheidskleppen aanbrengen, doch deze geven begrijpelijkerwijze weder aanleiding tot allerlei moeilijkheden. Eenvoudiger is het om de sluitvlakken door vleugelmoerbouten licht handstijf aan te drukken.

Ter vermijding van te hoogen overdruk bij explosie make men enkele luchtgaten in het huis van b.v. 8 m.m. diameter, tot een gezamenlijke oppervlakte van 50 à 70 m.m. per L. ingesloten ruimte.

De hoogste te verwachten explosiedruk is daarbij 0.6 à 1.1 atm., een overdruk waartegen de wanden licht bestand te maken zijn.

Als die gaatjes zich niet al te dicht bij de vonkengevende deelen (borstel-aanligplaatsen) bevinden, is gevaar voor voortplanting eener ontploffing naar buiten uitgesloten.

Ook voor onderdeelen van groote motoren zou een dergelijke omkapping in aanmerking kunnen komen.

In het hier besproken verslag wordt ten slotte gewezen op vele fouten, die bij verschillende ter beproeving aangeboden motoren voorkwamen, veelal te schrijven op rekening van onvoldoende samenwerking tusschen werkplaats en constructiebureau en van het slordig aanbrengen der beschermingsmiddelen.

Zooals wel te verwachten was, vertoonden verscheidene der modellen ook principieele fouten, afwijkingen van de boven behandelde grondregels.

Beide soorten gebreken kwamen voor bij de verschillende stelsels van bescherming, welke toch bij juiste toepassing bruikbaar gebleken waren.

Een slechte aansluiting van de omkapping op het frame des motors heeft nadeelige uitwerking op de beschutting wegens de kans op het doorslaan der explosie naar buiten en wel voornamelijk in het geval van gaasbescherming, waar de veiligheid alleen berust op de afkoeling der ontploffingsgassen. Bij schijvenbescherming, waar het bovendien op de sterke expansie der gassen aankomt, zijn kleine openingen in den wand minder nadeelig.

Wat de kostenvermeerdering door de omkapping veroorzaakt, betreft, spreekt het vanzelf, dat, door de mogelijkheid eener voldoende ventileering bij electromotoren met schijvenbescherming, in tegenstelling met geheel ingesloten machines, de eerste soort veel goedkooper is, daar bij de laatste uit den aard der zaak met een bizonder laag rendement genoegen genomen moet worden (zeer kleine stroomdichtheden in het koper, ruim berekende uitstralingsoppervlakte voor anker- en magneetwindingen).

Goetze berekent dat bij een motor van 30 P.K. de prijsverhooging (bescherming contra niet-bescherming) in het geval van een ventileerbare omkapping 25 à 30 % bedraagt, tegen 100 à 140 % bij geheele afsluiting.

Voor een sterkstroom-weerstand met goed gedimensioneerde schijvenbescherming kwam hij op prijzen, het vijfvoud bedragende van die van den onbeschermden weerstand.

Resumeerende komt mij in het algemeen als het meest aangewezen voor:

oliebescherming voor schakelaars, zekeringen en c. q. weerstanden, die niet lang onder stroom staan;

gaasbescherming, met beschermplaten van geperforeerd zink van voldoende sterkte en op geruimen afstand, voor veel gebruikte aanzet- en regelingsweerstanden;

schijvenbescherming voor geheele motoren tot een vermogen van ongeveer 30 P. K.;

bloote omkapping, met gaatjes of ondichte flenzen voor drukontlasting, om de wanden niet te zwaar te behoeven te maken, voor gedeelten van grootere motoren [1]).

De beide laatste methoden zijn boven de gaasbescherming te verkiezen wegens de grootere mechanische vastheid der wanden. De motoren moeten in elk geval zoo secuur mogelijk bewikkeld zijn en in de boot tegen mechanische beschadiging gevrijwaard worden opgesteld.

Er valt nog op te wijzen dat voortdurend gewaakt moet worden tegen achteruitgang der beschermingsinrichtingen, door den tand des tijds, nalatigheid of toevallige beschadiging.

Opgegeven wordt nog dat bij de in de vierde plaats genoemde beschermingswijze de aan te brengen gaten zoo klein moeten zijn als toelaatbaar voor een niet te hoogen inwendigen druk, waarbij ik ter bepaling der gedachten de volgende cijfers aan een in het verslag gegeven curve ontleen: bij een totaal gatenoppervlak van 30 m.m.² per L. omsloten ruimte, is rekening te houden met een overdruk van 2.1 atm., bij 50 m.m.² met 1.1 atm., bij 70 m.m.² met 0.6 atm.

Wat nu in het bijzonder geval van de Nederlandsche onderzeeboot noodig en mogelijk, of liever — want de noodzakelijkheid en de mogelijkheid staan bij mij vast — het meest afdoende geacht moet worden bij niet al te hooge onkosten, zal eerst door gezette overweging ter plaatse en voor elk der zich daar aan boord bevindende toestellen afzonderlijk kunnen worden bepaald. In dit opstel hoop ik een leiddraad gegeven te hebben voor de richting, waarin de oplossing dezer belangrijke kwestie gezocht kan worden.

N.-T.

Amsterdam, Juni 1906.

Naschrift. Dit opstel was reeds ter perse, toen het mij bleek, dat, sedert mijn eerste bezoeken aan de onderzeeboot, door den bouwmeester getracht is het ontploffingsgevaar te verminderen. Mogen sommigen der daartoe aangebrachte wijzigingen verbeteringen zijn, m. i. is daarmee de kwestie op lange na niet bevredigend opgelost en blijven de bovenstaande beschouwingen nog ten volle van toepassing.

Amsterdam, Juli 1906.

---

1) De scheepselectromotor van de onderzeeboot heeft een vermogen van normaal 70 P.K.

BROWNING OF PARABELLUM?*)

Medio 1904 werden in ons land op uitgebreide schaal proeven genomen met automatische repeteerpistolen van verschillende systemen, teneinde den zoo verouderden revolver door een meer modern wapen te doen vervangen. Het beste voldeden het Parabellum en het Browning pistool, welke om den voorrang streden, met het resultaat, dat de beslissing ten gunste van eerstgenoemde uitviel; althans geruchten liepen, dat het Parabellum officieel voor ons leger zou worden ingevoerd, toen de Tweede Kamer zich hiertegen verzette.

Sedert is evenwel weder geruimen tijd verloopen en heeft de wapentechniek weer groote vorderingen gemaakt. Browning brengt intusschen weer wijzigingen en verbeteringen aan zijn systeem aan, welke tengevolge hebben dat bij vergelijkende proeven in Zweden genomen tusschen alle mogelijke systemen nu het Browning pistool (thans genoemd No. 2) als beste uit het strijdperk treedt. Wel is waar blijkt het Parabellum superieur te zijn boven het Browning als juistheidswapen, maar dit geringe voordeel van een zelfverdedigingswapen woog niet op tegen de grootere voordeelen van het laatste boven eerstgenoemde.

VERGELIJKEND OVERZICHT.

Schietresultaten ongeveer gelijk.

Aanvankelijke snelheid Parabellum $V_{10} = 333$ M.
Browning $V_{10} = 318$ M.

maar daar kaliber Browning No. 2, 9 mM. bedraagt en dat van Parabellum 7.65 mM. is arbeidsvermogen kogel Br. aanmerkelijk grooter dan dat van laatstgenoemde. (De Duitsche Marine voerde het Parabellum in met een kaliber ook van 9 mM., doch de aanvankelijke snelheid van dit wapen is mij niet bekend.)

Indringingsvermogen

Browning op 10 M. afstand 4.9 planken, op 50 M. 4.6 planken.
Parabellum „ 10 „ „ 5.4 „ „ 50 „ 4.6 „

Schieten in donker. Door den voordeeligen vorm verkreeg men met Browning betere resultaten.

Duurzaamheid. Met Browning werden 1340 schoten gedaan, waarvan 300 achtereen zonder het wapen te reinigen; na 790 schoten brak de uitwerper, maar werden de hulzen toch door den gasdruk uitgedreven.

---

*) Den belangstellenden lezer wordt medegedeeld dat in het „Beiheft 57 zur Internationalen Revue über die gesamten Armeen und Flotten" over dit onderwerp ook een interessant opstel voorkomt. Red.

Bij Parabellum deed men 1430 schoten, waarvan 140 achtereen zonder schoonmaken. Na 800 schoten brak ook hier de uitwerper.

Vorenstaande gegevens der beide systemen loopen dus betrekkelijk weinig uiteen.

Als voornaam voordeel van het Browning pistool evenwel boven het Parabellum mag genoemd worden de handige vorm en de eenvoudige samenstelling.

De Zweedsche commissie kwam dan ook tot het resultaat, na uitgebreide proefnemingen te Rosersberg genomen, dat het Browning pistool No. 2 van alle beproefde systemen het beste genoemd mag worden. Het Zweedsche Leger voerde daarop dit pistool officieel in.

Toevallig kreeg ik een uitvoerig verslag in handen door Browning geschreven, nadat vóór deze laatste proefnemingen de eigenschappen van zijn wapen ondergeschikt waren beoordeeld aan die van het Parabellum.

Dit verslag luidt als volgt:

Niettegenstaande de vele gunstige resultaten, die de proeven met de automatische pistolen systeem Browning opgeleverd hebben, proeven, die niet alleen door ons maar misschien nog veel scherper door de militaire commissies in vergelijk met andere systemen zijn genomen, ondervindt dit wapen nog steeds tegenstanders.

a. In de eerste plaats het sluitmechanisme.

Door sommigen wordt beweerd, het Browning pistool bezit in het geheel geen sluiting, door anderen weer wordt *alleen* de terugstootveer als afsluitend onderdeel beschouwd en dit als onvoldoende beoordeeld. Het voornaamste onderdeel van het sluitmechanisme evenwel vormt het *gewicht* van den afsluiter, dat in tegenstelling met het gewicht van den kogel zoo groot is genomen, dat de kogel reeds ongeveer den halven loop gepasseerd is, vóór het traagheidsvermogen van den afsluiter vermeerderd met den weerstand van de veer, is overwonnen en de afsluiter zich achteruit begint te bewegen. De bodem der patroonhuls heeft een dikte van 4.25 mM. zoodat de afsluiter zich 4 mM. achteruit kan bewegen, vóór de huls zoover naar achteren is gegaan, dat de buskruitgassen gelegenheid hebben te ontsnappen. Alle kracht der gassen wordt dus benut tot voortdrijving van den kogel.

Bij een oppervlakkige beschouwing zou men kunnen meenen, dat een afsluiter zonder behoorlijke sluiting gevaarlijk zou kunnen zijn; bij nauwkeurige beschouwing komt men evenwel tot de overtuiging dat een dergelijke afsluiter minstens evenveel veiligheid aanbiedt voor den schutter als een afsluiter *met* sluiting; ja dat hij zelfs te verkiezen is. Wanneer toch een huls mocht scheuren bij een afsluiter *met* sluiting, die door de eene of andere oorzaak niet volkomen aansluit tegen het achtervlak van den loop, dan is dit zeer gevaarlijk voor den schutter. Bij een afsluiter *zonder* sluiting daarentegen, zooals

bij het Browning pistool, beweegt zich deze onmiddellijk in dit geval achteruit, de gassen kunnen ontsnappen, zoodat dus eene buitengewoon hooge spanning in den loop voorkomen wordt. Bovendien is verder door proeven gebleken, dat op het oogenblik, dat de kogel den loop verlaat, de afsluiter slechts 0.8 mM. is achteruitgegaan, zoodat het scheuren der hulzen slechts zeer zelden zal voorkomen.

b. Het breken der sluitveer levert, zooals proeven aantoonden, ook geen gevaar op voor den schutter.

c. In tegenstelling met andere systemen biedt het Browning pistool bij slechte patronen het volgende voordeel:

Is bijv. een kogel in den loop blijven steken en wordt een volgende kogel in den loop gedreven, dan zal bij een afgesloten loop deze ongetwijfeld scheuren en voor den schutter gevaar opleveren voor afvliegende stukken. Dit zelfde geschiedende bij het Browning pistool heeft slechts een uitzetting en geen scheuren van den loop tengevolge, daar de gassen zich zijwaarts en achterwaarts kunnen verspreiden zonder den schutter letsel te veroorzaken. Mocht de loop dan toch nog springen, wat gebeuren kan, wanneer de afsluiter, tengevolge van het uitzetten van den loop op een of andere plaats zich niet achteruit kan bewegen, dan vormt de kast, die den loop geheel omringt een volmaakte bescherming voor de afvliegende stukken.

Is dus de veiligheid van den schutter bij gebruik van het Browning pistool verzekerd, zoo biedt dit pistool verder tegenover alle andere systemen voorzien van een afsluiter *met* sluiting bijv. het Parabellum nog andere groote voordeelen:

d. Aan eenvoud wint het Browning pistool het van alle andere systemen. Het Parabellum bijv. bevat 28 werkende onderdeelen, waaraan 13 veeren. Browning daarentegen 17 onderdeelen met slechts 5 veeren. Hoe eenvoudiger de samenstelling, des te zekerder de werking, hoe minder onderdeelen, des te minder kans op breken.

e. De eenvoudige gladde vorm van het Browning pistool, waarbij *uit*stekende deelen vermeden zijn, (in tegenstelling met Parabellum) vergemakkelijkt het snel en juist richten voornamelijk bij slechte verlichting, wanneer vizier en korrel moeielijk zijn te onderscheiden.

f. Om verzekerd te zijn van de goede werking van het wapen is het noodig, dat de bovenste patroon in het magazijn, vóór zij door den afsluiter wordt gepakt en in den loop gedreven, zich in den meest gunstigen stand bevindt. Tot dat doel is bij het Browning pistool een bijzondere inrichting aangebracht, welk onderdeel tevens dienst doet als uitwerper. Bij Parabellum daarentegen wordt deze stand verkregen door de licht verbuigbare lippen van het magazijn.

g. Het uit elkaar nemen en ineenzetten van het Browning pistool is zeer gemakkelijk en kan geschieden zonder gebruikmaking van eenig gereedschap.

h. Wat aangaat het blijven steken van een kogel in den

loop valt nog op te merken, dat dit bij ieder wapen kan voorkomen en ook nadeelig zal zijn voor dat wapen maar dat is geen fout die toegeschreven moet worden aan het wapen, maar aan den patroon zelf.

i. Het Browning pistool No. 2, 9 mM. werkt goed, zelfs bij groote verschillen in gewicht der lading. Bij gebruik van slechts de helft van de normale lading functionneerde het wapen nog uitstekend.

Amsterdam, Juli 1906. J. C. J. ROMSWINCKEL.

ENKELE OPMERKINGEN

NAAR AANLEIDING VAN HET ARTIKEL „DE OPLEIDING ONZER MATROZEN IN VERBAND MET HUN GEESTELIJKE BELANGEN",

(„Marineblad" 1906–1907, Afl. I).

Met belangstelling van het artikel van den gepensionneerden hoofdinspecteur van administratie der Kon. Marine W. H. F. VOGEL kennis nemende, was de indruk, dien de lezing van dat stuk bij mij wekte, er een van teleurstelling. Verwachtende, dat door den schrijver zou worden aangegeven, op welke wijze bij de matrozen-opleiding beter nog dan tot heden in de geestelijke behoeften der matrozen zou worden voorzien, treft den aandachtigen lezer, dat de schrijver niet duidelijk heeft onderscheiden tusschen hetgeen op het zedelijk gevoel betrekking heeft en hetgeen met het godsdienstig leven verband houdt.

De schrijver bedoelt blijkbaar verhooging van het verstandelijke en zedelijke peil van den matroos en noemt zulks het bevorderen zijner geestelijke belangen. Velen evenwel o. a. de leden der rechterzijde van de Staten-Generaal en — in ruimeren zin — de rechtzinnigen in den lande bedoelen met dat laatste geheel iets anders. Heeft toch de schrijver het oog op datgene, wat elk matroos als zoodanig moet bezitten om voor zijne bijzondere bestemming goed geschikt te zijn, de rechtzinnige denkt aan de behoeften van den matroos als mensch, als redelijk geestelijk schepsel tegenover zijn Schepper en aan de roeping, die hij tegenover Hem heeft. Dit verschil in opvatting komt ook duidelijk uit dáár, waar de schrijver verklaart dat het zijn in een vreemd land aan de geestelijke belangen dier jongelingen zou ten goede komen (pag. 7) en elders (pag. 10), dat men den matrozen moet toestaan op ieder schip comedie te spelen!

Bij den schrijver wordt in zijn artikel ook de erkentenis gemist, dat er voor den mensch iets hoogers noodig is; iets, dat hem voor zijn specialen arbeid in de maatschappij kan ge-

schikt maken, terwijl b.v. het reglement van krijgstucht zelfs zegt: „Daar de godsdienst de bron is van alle geluk, deugd, waren moed en troost, moet ook in den krijgsstand een ieder zich tot betrachting derzelve en tot eene zedige levenswijze bevlijtigen, enz. enz.".

Zoo men den schrijver wilde gelooven, zou het alleen maar noodig zijn de geheele opleiding tot matroos te Vlissingen te vestigen om er van verzekerd te zijn, zoo goed als volmaakte matrozen te krijgen, want de wetenschap dat DE RUYTER daar heeft geleefd, zelfs is geboren en de aanblik van het standbeeld van DE RUYTER zouden de jongelingen zoo inspireeren, dat het wel niet anders kan of ze zouden model-matrozen moeten worden. Wat het aanschouwen van DE RUYTER's standbeeld betreft, zoo zou m. i. overigens wel te vreezen zijn, dat de jongens binnen eene maand er aan gewend zouden zijn en de meesten er dan niet meer door tot verhevene gedachten zouden worden opgewekt.

De schrijver vereert DE RUYTER zeer en terecht; hij vergeet daarbij, dat DE RUYTER geen vrijzinnig man was, doch een christen in den zin, zooals de rechtzinnigen in den lande zulks opvatten en dat juist zijne orthodoxe vroomheid, zijn geloof in en vertrouwen op den Bijbel als Gods woord DE RUYTER niet alleen als mensch, maar ook als zeeheld hebben gemaakt tot dengene, dien hij was. De schrijver zou bij eventueele overplaatsing der matrozen-opleiding naar Vlissingen wel blijde mogen zijn, dat die metalen DE RUYTER niet spreken kan, want anders zou het wel mogelijk kunnen zijn, dat hij den jongens toeriep: „Wilt ge goed matroos zijn, vertrouwt dan op en houdt u vast aan den God des Bijbels, als ik en zoek uwe zaligheid bij Jezus Christus; dan zult ge in uw stand kunnen uitblinken, het vaderland ten zegen wezen, ook in dit leven voor u zelf wel getroost kunnen zijn en als ik, zalig kunnen sterven." [1])

Ook H. M. onze geëerbiedigde Koningin sprak in 1904 bij

---

1) Van de RUYTER's laatste woorden vind ik o. m. opgeteekend:

»Heere, bewaar 's Lands vloot. Spaar genadig onze officieren, matrozen en soldaten, die voor weinig geld zooveel ongemak en gevaar uitstaan. Geef hun kloekmoedigheid en kracht, opdat wij onder Uwen zegen de overwinning mogen behalen. Heere, geef nu een gewenschten uitslag in mijne zwakheid, gelijk Gij uw volk gaaft toen ik sterk was, opdat het blijke, dat wij alles door U doen, en dat Gij 't alleen doet, zoowel door zwakken als sterken, zoowel door weinigen als door velen."

Verder:

»Aan dit ellendig lichaam is weinig gelegen, als de kostelijke ziel behouden wordt. Mijn pijn is niet te vergelijken met de onuitsprekelijke smart en smaad, die onze Heiland onschuldig leed, om ons van de eeuwige pijn te verlossen."

En ten slotte.

»O, God, gij zijt mijn God, ik zoek U in den dageraad; mijne ziel dorst naar U, mijn vleesch verlangt naar U, in een dor land, en mat zonder water." C.

Haar bezoek aan den Helder in dien geest, toen Zij o. m. zeide: „Onze groote vlootvoogden namen Gods Woord tot richtsnoer van hun leven en beschouwden vroomheid als eerste deugd."

Hellevoetsluis, 29 Juni 1906. G. J. COLDER,
Off. v. Gez. 1e kl. K. M.

De redactie neemt de vrijheid hiermede het debat over deze zaak te sluiten.
RED.

DE ALGEMEENE ROEI- EN ZEILWEDSTRIJD DER KONINKLIJKE MARINE JACHTCLUB

ZATERDAG 30 JUNI 1906 OP DE REEDE VAN TEXEL.

De algemeene wedstrijd van de Jachtclub heeft weer onder de gunstigste omstandigheden plaats gehad. Onze club is een Zondagskind; immers ieder die de reede van Texel en het jacht- en sloepzeilen kent, weet hoe weinig ongunstig de omstandigheden behoeven te zijn om veel, misschien wel de meeste nummers te doen vervallen. Bij harden wind is er spoedig te veel zee, bij te weinig wind in den regel te veel stroom.

Wel wordt zooveel mogelijk voor den wedstrijd het doode getijde uitgekozen, maar men is bij de keuze te veel gebonden aan bepaalde eischen om daaraan altijd te kunnen voldoen.

De praktijk leert dat tot nog toe telken jare, al zag het er soms den vorigen dag, zelfs den eigen morgen, nog onheilspellend uit, gedurende den wedstrijd het weder in alle opzichten medewerkte en de meeste nummers ongestoord konden doorgaan.

De 29e Juni stormvlagen uit het noorden, regen bij stroomen, in één woord een allerongunstigste toestand, die menigeen het hoofd deed schudden over het optimisme van sommige bestuursleden; maar het is al weder bewezen dat men des zomers in Holland om het weder nimmer iets moet uitstellen. Wij staan blijkbaar onder hoogere bescherming; het Meteorologisch Instituut te „de Bilt" gaf een zeer gunstige weersvoorspelling; gelukkig kwamen bijna alle jachten van buiten des Vrijdags nog aan, de „Stella" van Jhr. W. Six kwam voor 12 uur Zaterdags nog binnen, terwijl alleen de „Primula" van den Heer BR. IMMINK voor het noodweer te Edam was binnen gevallen en was blijven liggen.

Bijzonder fraaie prijzen waren voor dezen wedstrijd beschikbaar gesteld, in de eerste plaats een kunstvoorwerp, door H. M. de Koningin, bestaande uit een beker van gedreven zilver, dan een groote zilveren en een bronzen medaille door H. M. de Koningin-Moeder, een groote zilveren medaille door Z. K. H. Prins Hendrik

der Nederlanden, een zilveren en twee bronzen medailles door Z. E. den Minister van Marine, een groote verguld zilveren medaille door Z. E. den Oud-Minister van Marine den gepensionneerden Vice-Admiraal Jhr. J. A. ROELL, een zilveren medaille door de gemeente Helder, drie plaquettes door de vereeniging „het Nederlandsche Zeewezen", een kunstvoorwerp door de Marineclub, een kunstvoorwerp en een som gelds door den oud-luitenant ter zee J. A. L. VAN DEN BOSCH, en een kunstvoorwerp door den luitenant ter zee J. A. WICHERS HOETH, terwijl als vorige jaren door den Directeur en Commandant der stelling Helder Z. E. den Vice-Admiraal J. WENTHOLT eene goede hoeveelheid sigaren ter beschikking was gesteld om toegevoegd te worden aan de prijzen van de mindere schepelingen. Als gewoonlijk zou de wisselbeker in den wedstrijd van model sloepen met fantaisietuig door officieren der Koninklijke Marine verzeild worden.

Een woord van eerbiedigen dank moge hier een plaats vinden aan Hunne Majesteiten en aan Zijne Koninklijke Hoogheid voor de stoffelijke bewijzen van sympathie voor het streven van onze vereeniging, in de tweede plaats aan Hunne Excellenties den Minister en oud-Minister van Marine en den Vice-Admiraal en alle colleges en bijzondere personen, die op zoo krachtige wijze hun steun verleenden bij dezen wedstrijd door het uitloven van prijzen, en voor de krachtige hulp die verleend werd door de commandanten en eerste officieren van Hr. Ms. oorlogsschepen. Zonder deze hulp zouden de wedstrijden onmogelijk op zoo uitgebreide schaal kunnen gehouden worden en de finantieele krachten van de club te boven gaan.

De wedstrijden zijn voor sportvereenigingen noodzakelijk. Zij geven de zoo hoog noodige opwekking tot oefening om daarna met kans op succes mede te dingen naar den prijs en te trachten dien te veroveren.

De wedstrijdaard moet in ons volk worden aangekweekt, vooral bij de Zeemacht, omdat wedstrijden, en vooral de oefeningen daarvoor, den geest frisch en het lichaam krachtig houden en de kameraadschap kunnen bevorderen.

Het is daarom te hopen, dat we zooveel mogelijk elk jaar in staat zullen zijn een algemeenen roei- en zeilwedstrijd te houden en dat vooral in de hoogere rangen het nut daarvan worde ingezien en de vooroefening daartoe mogelijk gemaakt.

Vroeg in den morgen van den 30sten Juni werd het wedstrijdterrein in orde gebracht. Als vorige jaren werden de beide schijfbarkassen van den torpedodienst bij de bolton en mijlton gelegd en op het Wierhoofd de noodige masten geplaatst ter aanduiding van de lijn van afvaart, tevens aankomst, en voor het hijschen van seinen en vlaggen, terwijl als start-boei ditmaal de ballonboei (een groote guttapercha boei van den torpedodienst) werd gelegd.

Het voordeel van deze boei is dat bij het aanraken de jachten geen schade oploopen, het nadeel bleek al heel spoedig te zijn

dat zij tegen den wal weinig uitkwam, zoodat een vlet die later op vrij grooten afstand gelegd werd en leiding moest geven voor den roeiwedstrijd, voor de startboei aangezien en abusievelijk genomen werd.

De zeilwedstrijd zou des voor- en namiddags, de roeiwedstrijd alleen des namiddags gehouden worden. De wedstrijdnummers III, VII, XI, XIII en XIV vervielen door gebrek aan deelname.

Tegen acht uur kwamen reeds vele zeilvaartuigen, modelsloepen voor wedstrijdnummer VI, dat precies 9 u. 15 moest afgaan, aan het plankier van Wierhoofd ten einde zich te laten inspecteeren en daarna te vertrekken.

Er woei een frissche bries uit het Noordwesten en spoedig kwam de vloed door, die tot ongeveer 3 u. n.m. zou blijven loopen, zoodat de weinige zee die er nog was, spoedig afgeslecht werd door het strekkende tij. De gelegenheid was dus buitengewoon gunstig en de richting waarin de baan genomen moest worden, werd bepaald om de Oost (dus voor den vloed) door de startlijn.

Spoedig was de reede bedekt met zeilsloepen, zoowel met model als fantaisietuig, 21 in getal, die opkruisten tegen wind en stroom in. Gelukkig zij die tijdig daarmede waren begonnen, want van hen, die laat waren weg gegaan, konden slechts enkele de startlijn bereiken, terwijl verschillende voortdurend te laag kwamen en eenige de start niet hebben kunnen nemen. Wel werd een enkele nog door één der stoomgelegenheden boven de lijn van afvaart gesleept, maar toen het vijf-minuten schot was gevallen, moest alles worden losgelaten.

Het is de overweging waard om bij een volgende gelegenheid in hetzelfde geval alle deelnemers bijtijds een goed eind boven de lijn te sleepen en ze daar los te laten, om alle in dezelfde omstandigheden te laten beginnen.

Kwart over negenen viel het eerste schot van afvaart en 13 modelgetuigde sloepen gingen ruimschoots zeilende voor den vloed door de lijn, terwijl de fantaisiesloepen bleven opkruisen. De reede bood een allerlevendigst schouwspel, vooral toen achtereenvolgens de mededingende jachten, de sleepbooten „Hercules" en „Titan" die als vorige jaren door de Heeren „Zur Mühlen" aan de vereeniging waren afgestaan voor hare leden en gasten, de twee kotters uit Hellevoetsluis de „Boelen" en de „Vooruit" op de reede kwamen, en eindelijk ook de „Mercuur" verscheen, aan boord van welk vaartuig Z. E. de Vice-Admiraal J. WENTHOLT met familie en gasten zich bevond.

Een van de meest interessante nummers van den voormiddag was de A. B. C. klasse, tevens Vermeer-wedstrijd. Van de 13 bestaande A. B. C. jachtjes namen slechts 5 aan dezen wedstrijd deel. Als watervliegen bewogen zij zich boven de startlijn tot dat bij het vallen van het schot allen voor den wind en den vloed door de afvaartlijn vlogen. De Matchiche nam de leiding en kwam No. 1 aan, de Forel No. 2, de Jux, die vastgezeten

had en gelukkig was losgeraakt, No. 3. De Garnaal had de startboei geraakt en was gedisqualificeerd.

De totale gelijkheid van deze jachtjes maakt dezen wedstrijd tot de meest belangwekkende en prikkelt de bezitters tot de grootste oefening en inspanning. Door een bekend zeilsportliefhebber, den Heer Mr. C. VERMEER te Deventer werd tot aanmoediging der deelname in deze klasse van jachten een som van *f* 750.— beschikbaar gesteld, in drie jaar te verzeilen. De prijs van *f* 250.— wordt gewonnen door dengene, die in een bepaald aantal wedstrijden gedurende het loopende jaar het grootste aantal punten behaalde.

No. VIII gaf een prachtigen strijd tusschen de „Smart" en de „Jozef Israels". Het tijdverschil op de verschillende punten der baan varieerde tusschen 18 sec. en 1 min. 50 sec., waarop ten slotte de „Josef Israels,' 21.5 sec. vóór de „Smart" de startlijn passeerde. Met de tijdsvergoeding had zij in 5 min. 21.5 sec. den wedstrijd gewonnen.

Het belangrijkste nummer van den geheelen wedstrijd was X, het Koninginne-nummer; van de acht ingeschreven jachten kwamen er zeven voor de start. De „Primula" had Nieuwediep niet tijdig kunnen bereiken.

De start was prachtig. De „Viking" had de leiding. Binnen 34 sec. waren alle de lijn gepasseerd. Wie zou den Koninginneprijs veroveren? In dezen wedstrijd zeilden o. a. mede de „Davo" en de „Peut-être", twee jachten, het eerste Hollandsch, het tweede Belgisch, waarop aller aandacht was gevestigd. Bij het voordeel der grootste voorgift van 7 m. 45 sec. had de „Peut-être" het nadeel van hare geringe grootte, zelfs bij de weinige zee die op de reede stond. Met het groote vraagteeken in haar zeil kwam zij No. 3 aan. Wij hadden gaarne haar den eereprijs gegund, maar waren toch verheugd den prijs van onze Koningin door een Hollandsch jacht te zien winnen.

De meerderheid van de grootere jachten tegen de kleinere onder deze omstandigheden bleek wederom duidelijk. Door de aanzienlijke tijdvergoeding welke de grootere jachten moeten geven, wordt men spoedig verleid een jacht zoo klein mogelijk te maken met zoo groot mogelijke zeiloppervlakte, waardoor men zoo weinig mogelijk wedstrijdmaat verkrijgt en zooveel mogelijk voorgift ontvangt.

Het is te hopen dat de nieuwe internationale meetformule die in de pen is, het meer bewoonbare kruisertype op den voorgrond zal brengen.

Bij den roeiwedstrijd werd door de adelborsten flink getrokken. Bij dien van de mindere schepelingen deed zich het onverkwikkelijke verschijnsel voor, dat 5 van de 6 sloepen zich terugtrokken, omdat de sloep uit Hellevoetsluis zeker (sic) den eersten prijs zou winnen. Toen ten slotte toch vijf sloepen starten, was de gevreesde sloep spoedig de achterste en gaf het halverwege op. De tijden der vier andere sloepen verschilden zoo weinig, dat de jury besloot alle prijzen uit te reiken.

Met het oog op dergelijke ondervindingen verdient het aanbeveling met sloepen van gelijk type te roeien en dan om de sloepen te laten loten, maar ook dit brengt zijne practische bezwaren mede.

Half vijf was de laatste wedstrijd afgeloopen, waarop na eene korte zitting van de jury in het bestelhuisje de prijsuitdeeling in de receptiezaal van het Koninklijk Instituut plaats had.

Een gezellig zeer geanimeerd diner besloot den dag en de algemeene wedstrijd behoorde weder tot het verleden.

Bijzonder aangenaam was de aanwezigheid van een tweetal Belgische jachten. Hartelijk hopen wij de volgende jaren meerdere van onze zuidelijke sportbroeders op onze reede te zien verschijnen en we wenschen hun dan meer succes toe dan bij dezen wedstrijd.

Ten slotte zij hier een woord van dank gebracht aan de Heeren „Zur Mühlen", die wederom de sleepboot „Hercules" geheel belangeloos ter dispositie stelde van de Jachtclub voor hare leden en invités.

Het nevensgaande programma en procesverbaal geeft een overzicht over het verloop der verschillende wedstrijden.

H. J. B.

Programma.

N°. I. Sloepen type B der Koninklijke Marine.

Geroeid en gestuurd door adelborsten van het Kon. Instituut.
Afstand ± 2500 Meter. — Tijd van afvaart 2 uur.

1e prijs: Bronzen medaille, uitgeloofd door H. M. de Koningin-Moeder, benevens voor elk lid der bemanning een kleine bronzen herinnerings-medaille der vereeniging.
2e prijs: Bronzen medaille der vereeniging.

N°. II. Sloepen type B der Koninklijke Marine.

Geroeid en gestuurd door schepelingen der Koninklijke Marine, beneden den rang van korporaal.
Afstand ± 2500 Meter. — Tijd van afvaart 2 uur.

1e prijs: Bronzen medaille, uitgeloofd door Z. E. den Minister van Marine voor den stuurman, benevens *f* 50.— voor de geheele bemanning, benevens voor elk lid der bemanning een kleine bronzen herinnerings-medaille.
2e prijs: *f* 25.—. 3e prijs: *f* 15.—. 4e prijs: *f* 10.—.
Voor elk der 3 eerst aankomende sloepen bovendien 100 sigaren, beschikbaar gesteld door den Vice-Admiraal, Directeur en Commandant der marine te Willemsoord.

N°. IV. Vletten der Koninklijke Marine.

Geroeid door 2 man beneden den rang van korporaal, zonder stuurman.
Afstand ± 1250 Meter. — Tijd van afvaart 4 uur.

1e prijs: *f* 10.—. 2e prijs: *f* 7.50. 3e prijs: *f* 5.—.
Voor elk der 2 eerst aankomende vletten bovendien 100 sigaren, beschikbaar gesteld door den Vice-Admiraal, Directeur en Commandant der marine te Willemsoord.

N°. V. MARINESLOEPEN TYPE B MET FANTAISIETUIG.

(Voldoende aan de voorwaarden, waaronder de wisselbeker wordt verzeild).
Gestuurd door H.H. officieren der Kon. marine, leden der Kon. Marine-Jachtclub.
Waarschuwingsein 9u30 — 5 min. schot 9u40.
Strijken van vlag P } 9u45
Afstand ± 12 Eng. mijlen. Startschot . . . . }

1e prijs: Wisselbeker, benevens een groote verguld zilveren medaille, uitgeloofd door Z. E. den oud-Minister van Marine, gepens. Vice-Admiraal Jhr. J. A. ROËLL.
2e prijs: Zilveren medaille, uitgeloofd door de gemeente Helder.
3e prijs: Bronzen plaquette, uitgeloofd door de vereeniging „Het Nederlandsche Zeewezen".

N°. VI. MARINESLOEPEN MET MODELTUIG.

Gestuurd door onderofficieren der Kon. Marine, met den rang van korporaal en daarboven.
Waarschuwingsein 9u — 5 min. schot 9u10.
Strijken van vlag P } 9u15
Afstand ± 12 Eng. mijlen. Startschot . . . . }

1e prijs: Groote zilveren medaille, uitgeloofd door H. M. de Koningin-Moeder voor den stuurman en *f* 30.— voor de geheele bemanning.
2e prijs: Bronzen medaille, uitgeloofd door Z. E. den Minister van Marine voor den stuurman en *f* 20.— voor de geheele bemanning.
3e prijs: *f* 15.—. 4e prijs: *f* 10.—.
De geldprijzen uitgeloofd door den oud-luitenant t/zee J. A. L. VAN DEN BOSCH.

N°. VIII. SCHERPE OF MIDDENZWAARDVAARTUIGEN, GROOT BOVEN 10 TOT EN MET 20 WEDSTRIJDEENHEDEN.

Waarschuwingsein 10u15 — 5 min. schot 10u25.
Strijken van vlag P } 10u30
Afstand ± 12 Eng. mijlen. Startschot . . . . }

1e prijs: Groote zilveren medaille, uitgeloofd door Z. K. H. Prins Hendrik der Nederlanden, benevens een kunstvoorwerp, uitgeloofd door de vereeniging.
2e prijs: Een zilveren medaille der vereeniging. Inleg *f* 5.—

N°. IX. ID. ID., GROOT BOVEN 6 TOT EN MET 10 WEDSTRIJDEENHEDEN.

Gestuurd door H.H. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde Vereeniging.

Waarschuwingsein 1u45 — 5 min. schot 1u45.
Afstand ± 12 Eng. mijlen. Strijken van vlag P, Startschot . . . . } 2u

1e prijs: Kunstvoorwerp, uitgeloofd door den oud-luitenant ter zee J. A. L. VAN DEN BOSCH.
2e prijs: Zilveren medaille der vereeniging.
Kruiserprijs: Verguld zilveren plaquette der vereeniging „Het Nederlandsche Zeewezen".

N°. X. ID. ID., GROOT BOVEN 3 TOT EN MET 6 WEDSTRIJDEENHEDEN.

Gestuurd door H.H. liefhebbers, leden dezer of eener uitgenoodigde vereeniging.

Waarschuwingsein 2u — 5 min. schot 2u10.
Afstand ± 12 Eng. mijlen. Strijken van vlag P, Startschot . . . . } 2u15

1e prijs: Kunstvoorwerp, uitgeloofd door H. M. de Konin[illegible].
2e prijs: Verguld zilveren medaille der vereeniging.
Kruiserprijs: Kunstvoorwerp, uitgeloofd door de Marine-C[illegible]

Inleg [illegible]

N°. XII. A B C-KLASSE. Vijfde wedstrijd om den Vermeer-[illegible]

Gestuurd door H.H. liefhebbers, leden dezer of eener [illegible] noodigde vereeniging.

Waarschuwingsein 10u — 5 min. schot 10u10.
Afstand ± 12 Eng. mijlen. Strijken van vlag P, Startschot . . . . }

1e prijs: Zilveren medaille, uitgeloofd door Z. E. den M[illegible]er van Marine, benevens een kunstvoorwerp, uitgeloof[illegible] door den luitenant ter zee J. A. WICHERS HOETH.
2e prijs: Zilveren plaquette der vereeniging „Het Nederla[illegible]he Zeewezen".
3e prijs: Bronzen medaille der vereeniging.

EEN EN ANDER NAAR AANLEIDING VAN DE KRIT[illegible] OP „ARTIKEL 20 INWENDIGEN DIENST".

De bepaling vervat in artikel 20 Inwendigen Dienst heeft van „een kapitein van een bijwapen van eenige anciënniteit" in het jongste nummer van het Marineblad eene geduchte bestrijding ondervonden. De schrijver, die zich blijkbaar reeds langen tijd aan die bepaling heeft geërgerd, heeft blijkens het slot van zijn betoog de bedoeling gehad te wijzen op een naar zijne

128a

LUB.

el, op Zaterdag 30 Juni 1906.

erste boei (olton) m. s.	Tweede boei. (mijlton) u. s. m.	Lijn van aankomst. u. m. s.	Baan afgelegd. Werkelijke tijd. u. m. s.	Baan afgelegd. Na aftrek tijd-vergoeding. u. m. s.	VOLGORDE.
—	—	—	—	—	—
	3 48 0	4 2 45	1 47 45	1 45 22	N°. 7.
	3 39 50	3 52 33	1 37 33	1 35 42^{5}	N°. 2.
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
	—	—	—	2 17 14^{5}	N°. 4.
—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
	—	—	—	1 43 1^{5}	N°. 2.
	—	—	—	1 37 8^{5}	Gedisqualificeerd.
	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1 58 14	N°. 3.
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1 40 1	N°. 1.

ng bestaanden misstand, en een middel aan de hand te om tot verbetering te komen.

ligt niet in mijne bedoeling en buiten mijne bevoegdm te beoordeelen of schr.'s meening juist is, en ik zal over nschelijkheid van eene wijziging van het bedoelde artikel ok niet in discussie treden. De schrijver licht echter zijn toe door eenige voorbeelden, uit het leven gegrepen (?), ar voorbeelden naar mijne bescheiden meening het voorgsvermogen moeten te hulp komen om een juist idée van standen in het algemeen te verkrijgen, vind ik allereerst gedeelte van des kapiteins betoog aanleiding iets in het n te brengen.

k zij de door den schrijver gekozen voorbeelden, moet de 1 het longroom-leven ingewijde lezer een volslagen onjuist eeld krijgen van de verhoudingen, die in de longrooms n. In de eerste plaats wordt de indruk gewekt, dat in egel de tafels gepresideerd worden door zeer jonge luiteter zee 2e klasse, en dat oude kapiteins der bijwapens naar de meening van die jonge presidenten nog al eens lig maken aan het verstoren van de orde of aan handetegen de etiquette. Ook schijnen er nog al eens van die ge presidenten voor te komen, die uit louter leedvermaak le weelde veroorloven, den oudsten kapiteins het zwijgen leggen, nadat zij zich eerst als ongepaste jongelieden, als zwetsers hebben doen kennen. (Ik wijs hier op de noodkheid om met het neerschrijven van onjuiste voorbeelden chtig te zijn!) Het ingewikkelde drama, voorgesteld op 4 meen ik beter te doen maar niet te bespreken; het is onwaarschijnlijk.

zal voor de meeste lezers van het Marineblad wel geen behoeven, dat deze voorbeelden absoluut niet geven een hoe het gewoonlijk aan de tafels der officieren toegaat, of 1 den regel de onderlinge verhouding der longroom-bewoners egendeel! De lust, elkander officieel het zwijgen op te leggen, erdaad niet zoo groot als de schrijver het doet voorkomen. hrijver is in zijne voorstelling van de verhouding van en tot jongeren en omgekeerd, overdreven, en wat erger slist in strijd met de waarheid.

er longrooms bestaan, waarin zeer jeugdige zeeofficieren ooten getale wonen en waarin sommige oudere kapiteins niet kunnen of willen schikken, is een feit, maar toch niet est gewone en algemeen voorkomende toestand. Dat het entschap van de tafel op de door den schrijver voorgewijze wordt uitgeoefend, is echter beslist onjuist. Nergens in de bepalingen voorgeschreven dat een officier, president le tafel zijnde, de bevoegdheid bezit om ouderen of meerin rang, die aan die tafel deelnemen, eene vermaning dienen of het zwijgen op te leggen. Integendeel wordt artikelen 162 en 212 van den Inwendigen Dienst duidelijk eschreven, dat de eerste of oudste officier den commandant

in kennis stelt van overtredingen of van handelingen tegen de etiquette, door oudere officieren, of officieren van hoogeren rang gepleegd. [1])

Indien de schrijver zich, voor het neerschrijven zijner grieven, eerst eens tot zoover in het voor hem oogenschijnlijk *zeer heilige* huisje der bepalingen had begeven, zouden de gronden, waarop hij de wenschelijkheid eener wijziging van artikel 20 bepleit, er vermoedelijk meer overeenkomstig de waarheid uitgezien hebben.

Een zeer voornaam bezwaar tegen schrijvers betoog, en wel een dat mij voornamelijk ertoe gebracht heeft daartegen een woord van protest te doen hooren, is de duidelijk uitgesproken, doch ongewenschte en in dit verband niet te motiveeren animositeit van den schrijver tegen de *zee*-officieren en voornamelijk tegen de jonge zee-officieren. Mijns inziens kan het niet tot versterking van het gezag in het algemeen bijdragen, wanneer oudere officieren in hunne in 't openbaar uitgesproken meeningen over jongeren zich bedienen van uitdrukkingen als „jonge zwetser", „ongepast jongmensch" en dergelijke, al is het dan ook in een mislukt voorbeeld. Om die reden betreur ik het, en met mij vele officieren van verschillende takken van dienst, dat schrijver aan zijn artikel het bestaan heeft geschonken.

Indien de daardoor gemaakte indruk juist ware, als zouden *in het algemeen* de oudere kapiteins der bijwapens bezield zijn met dezelfde animositeit tegen de jongere zeeofficieren als de schrijver van zich zelf doet vermoeden, dan zou het zeer zeker voor den goeden geest in de longrooms een ramp wezen, wanneer aan schrijvers wensch voldaan werd.

Gelukkig is de totaal-indruk, dien het stukje maakt, even onjuist als de gronden, waarop het betoog gebaseerd is.

---

1) Het tweede lid van artikel 162 luidt:

»Mocht een officier van gelijken rang doch van meerderen ouderdom van rang, of een officier van hoogeren rang zich aan eene overtreding of een verzuim schuldig maken, dan zal de eerste officier den commandant hiervan kennis geven."

Artikel 212 zegt:

»Wanneer leden van den état-major van hoogeren rang of bij gelijken rang van meerderen ouderdom van rang dan de oudste officier, handelen tegen de orde of de étiquette in de longroom, geeft hij den commandant hiervan kennis.

In verband met des kapiteins beweringen betreffende de bevoegdheid van den president der tafel, beveel ik in de aandacht van den welwillenden lezer aan het opmerkelijke verschil tusschen het tegenwoordige artikel 212 en het daarmede overeenkomstige artikel 171 uit den vorigen druk van het Regl. Inw. Dienst, dat luidde:

»Wanneer leden van den état-major van hoogeren rang of bij gelijken rang van meerdere anciënniteit dan de oudste officier, handelen tegen de orde of étiquette in de longroom, bepaalt deze zich tot de mededeeling aan de leden, dat hij den commandant van het gebeurde zal kennis geven en doet zulks."

B.

In afwachting van de spoed-maatregelen, welke de schrijver van de bevoegde autoriteit verwacht, zoude ik hem met alle bescheidenheid in overweging willen geven, tijdelijk een ander middel te beproeven, om den autoriteiten de vele en ernstige moeielijkheden te besparen, welke het tegenwoordige artikel 20 naar zijne meening kan veroorzaken Wanneer n.l. in een longroom, waar de tafel door een luitenant ter zee 2e klasse wordt gepresideerd, de oudere kapiteins der bijwapens alle handelingen nalaten, welke hun aan een tafel, door een overste gepresideerd, eene vermaning zouden kunnen bezorgen, dan geloof ik dat de moeielijkheden voor een goed deel voorkomen worden. Een dergelijke gedragslijn kan, dunkt mij, niet moeielijk te volgen zijn voor mannen van 40 à 45 jaar, huisvaders en opvoeders hunner kinderen, daar ze toch vooral in deze laatste kwaliteit wel gewend zullen zijn, voor jonge menschen in alle opzichten een goed voorbeeld te zijn.

BRUGMAN,
Luitenant ter zee 2e klasse.

MEDEDEELING VAN DE REDACTIE.

De Redactie heeft de eer de leden der M.-V. mede te deelen, dat ze gemeend heeft af te moeten wijken van eene ingeslopen gewoonte, om tijdgenooten of goede kennissen van overleden leden der M.-V. aan te zoeken eene necrologie samen te stellen voor het Marineblad.

Bij eventueele aanbieding van dergelijke bijdragen zullen deze echter gaarne aangenomen worden.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der Ned. schepen.

Hr. Ms. **„Friesland"** vertoefde van 23 Mei tot 31 Mei te Port Mahon, arriveerde den 6en Juni te Athene, vertrok vandaar 15 Juni, kwam 19 Juni te Algiers aan, vertrok weder 20 Juni en arriveerde den 27en Juni te Nieuwediep. Den 12en Juli vertrok deze bodem weder naar Tromsö.

Hr. Ms. **„Nautilus"** vertrok 31 Mei van Funchal, arriveerde 4 Juni te Santa Cruz (Teneriffe), vertrok 16 Juni weder en kwam 1 Juli te Las Palmas aan.

Hr. Ms. **„Tromp"** vertrok 16 Juni naar Christiania, kwam 18 Juni daar aan, vertrok vandaar naar Trondjem, vertoefde daar van den 21en tot den 26en, kwam den 29en Juni te Nieuwediep aan en vertrok den 13en Juli naar San Sebastiaan, vanwaar deze bodem den 27en Juli weder te Nieuwediep terugkeerde.

Artillerie.

Amerika.

Admiraal Mason, chef der Artillerie, beklaagt zich in zijn rapport aan het gouvernement over 't feit dat de voorraad reserve-geschut en -munitie voor oorlogstijd voor de vloot onvoldoende is; en hij critiseert de bezuinigingen van het Congres bij de behandeling der Marine-begrooting. De Amerikaansche burgers mogen meenen, dat de Amerikaansche vloot als vloot en de schepen elk voor zich, als schip in perfecten staat zijn en opwegen tegen die van andere naties, doch deze gelijkheid van vloot en schepen gaat verloren, als de munitie ontoereikend is en zal onherstelbaar verloren zijn als men het schijfschieten nalaat.

„Le Yacht" haalt deze woorden nog eens speciaal voor Frankrijk aan. („Army and Navy Journal".), („Le Yacht").

In een rapport over de Zeeartillerie van Lieut. Comdr. William S. Sims der Vereenigde Staten komt het volgende over het schijfschieten voor. Wanneer wij teruggaan tot het jaar 1898 toen de marine nog zwart buskruit gebruikte en de richtmiddelen en andere inrichtingen van het geschut nog bedroevend waren, was ons schieten ook langzaam en onnauwkeurig. Toen werd voldoende geoordeeld, wanneer een kanon van 30.5 cM. een schot in 5 minuten deed, een 15 cM. kanon in 40 tot 90 seconden, afhankelijk van het type en zoo 't overige geschut

naar evenredigheid. In dien tijd was de schijf 100 voet lang en 25 hoog en het percentage treffers zeer klein. Bij iedere daarna volgende verbetering van het artillerie-materieel werd het procent treffers wat grooter, doch eerst door systematische oefening en schijfschieten is de tegenwoordige geoefendheid bereikt. Bij voorbeeld, het zware torengeschut van vijf minuten ieder schot had onlangs drie treffers in een minuut, terwijl de 15 cM. kns. dertien schoten met 11 $^1/_2$ treffer per minuut haalden. De 20 cM. kwamen van twee minuten per schot tot 3.6 schoten met 3.6 treffers per minuut; de 12 cM. van 2 à 3 tot 13 treffers per minuut, terwijl de 7.5 cM het bracht tot vijftien schoten en veertien treffers.

Het slot behandelt eene verdediging van het schijfschieten met oorlogslading en voert aan, dat Amerika dit sinds drie jaar reeds gewoon is en de toon aangevende zeemogendheden kortelings Amerika's voorbeeld zijn gaan volgen.

(„Army and Navy Journal").

Nabij Bridgeport (Connecticut) had 14 Mei eene hevige ontploffing plaats op het terrein van de Union Metallic Cartridge Company te Success Hill. Vier magazijen met tien ton zwart kruit en rookvrij kruit vlogen 's nachts te vier uur in de lucht. Gelukkig werd slechts materieele schade aangericht. Men is het nog niet eens over de aanleiding der ontploffing. Of een inslaan van den bliksem of de toestand der atmospheer (na een warmen dag een vochtige nacht) is volgens sommigen de oorzaak.

(„Army and Navy Journal").

Twee onlangs genomen caoutchouc afdrukken van het inwendige van twee kanonnen van 30.5 cM., toonen duidelijk 't verschil aan van inwerking van bruin kruit en rookvrij kruit op de zielwand, doch zou de conclusie volgen, dat rookvrij kruit de zielwand in veel minder mate aantast. Het bericht geeft ook niet aan, welke spanningen er bij de verbrandingen respectievelijk geheerscht hebben en hoe groot de ladingen waren. De afdruk intusschen van het kn. van 30.5 cM. 't welk 250 schoten met bruin kruit had gedaan, was zoo ruw, als de bast van een oude eik en de trekken geheel uitgesleten. Van de afdruk van het kanon, dat 300 schoten met rookvrij kruit deed was slechts weinig aantasting te zien en was deze niet voldoende om de velden te beschadigen, terwijl de ziel zeer gaaf toonde.

(„Army and Navy Journal").

Engeland.

Op de Majestic klasse en de schepen van meer andere klassen wordt het snelvuurgeschut van 7.6 cM. verplaatst naar het meest hooggelegen dek, daar men ze te laag boven water acht.

(„Schiffbau").

In April begon het Midd. Zee-eskader hare schijfschietoefeningen voor de commandeurs der stukken en behaalde de King Edward VII een ongekend record. Rear Admiral Sir Percy Scott, inspecteur der artillerie schietoefeningen was naar Malta gereisd om van deze oefeningen getuige te wezen.

De bemanning van het kanon van 30.5 cM. (projectiel 385 KG.) bracht het tot 13 treffers van 14 schoten in 6 min. op 1465 M. afstand. De kanonnen van 23 cM. 33 schoten met 30 treffers en de 15 cM. 87 treffers van 101 schoten. Van alle schoten dus 88 % gemiddeld raak; hiervan deed onderofficier Giles 11 schoten en 11 treffers in 1 minuut bij 't kanon van 15 cM.

(„Londen Daily Telegraph").

Het aantal commandeurs van het 15 cM. geschut, 't welk in 1905 aan de commandeurs-schietoefeningen deelnam, was als volgt verdeeld: Achterlaad geschut van 15 cM. 400 matrozen en 121 mariniers, waarvan 75 matrozen en 25 mariniers tot de honderd besten behoorden. Snelvuurgeschut van 15 cM. 176 matrozen en 51 mariniers, waarvan het eerste honderdtal gevormd was door 78 matrozen en 22 mariniers.

(„Army and Navy Journal").

Een der best geslaagde oefeningen der commandeurs op de Engelsche vloot wordt hieronder weer gegeven overgenomen uit „Army and Navy Journal"; t.w. die aan boord der „Hindustan", waarvan het resultaat, mag men de gegevens vertrouwen, de marine der andere naties zal beschamen.

Met het kanon van 23.5 cM. achterlaad, lading 40.8 K.G. cordite, projectiel van 172.3 K.G. werden tien schoten gelost op eene afstand van de schijf van 1350 M. gemiddeld, bij een vaart van 12 mijl en een schijfoppervlak van ± 5 M. × 6.4 M. Deze schoten werden afgegeven in den tijd van twee minuten en waren rechtstreeksche treffers. Dit enorme succes doet allicht twijfel ontstaan aan de juistheid der gegevens, doch spreekt voor de degelijkheid van het materieel en de geoefendheid van 't personeel. Het sluitstuk bij deze kanonnen van 23.5 cM. laat zich, evenals bij de snelvuurkanons van 15 cM. onder anderen, door eene enkele beweging van een hefboom openen en is het kanon als zoodanig een snelvuurkanon te noemen, terwijl de munitie aanvoer geschiedt langs twee liften. Een lift voorziet in aanvoer van projectielen, welke langs een cirkelbaan onder de toren bij de lift gebracht worden, terwijl de kardoezen langs een andere lift in de torenruimte opgevoerd worden.

Frankrijk.

In aansluiting met het medegedeelde omtrent de Fransche zeeartillerie (zie vorige jaargang, 8e afl., blz. 921 e. v.) volgt hier een overzicht van het door den minister Thomson bij de behandeling der begrooting gesprokene met betrekking tot de

ingrijpende veranderingen in dit onderdeel der vlootuitrusting, alsmede eenige verbeteringen in de organisatie van het artilleriepersoneel en de verdere praktische oefeningen der artilleristen.

Als grond voor zijne veranderingen voert de minister de gevolgtrekkingen aan, welke hij maakt uit den Russisch-Japanschen oorlog. Een der eerste gevolgtrekkingen is, dat een aanstaande zeestrijd gevoerd kan worden op een afstand, waarop men eertijds zelfs het zware geschut onbruikbaar achtte. Dat de gevechten reeds op zulke groote afstanden konden gehouden worden als in den jongsten oorlog, is deels te wijten aan de jarenlange uitstekende, praktische artillerie-opleiding der Japanners, deels aan de zooveel verbeterde inrichtingen voor kanonbediening en richten. De Fransche marine vond het daarom noodig reeds tijdens den R.—J. oorlog hier hare opmerkzaamheid aan te moeten wijden [1]) en na te gaan hoe het richten met 't bloote oog vervangen kon worden door richten met een instrument en zoodoende 't schieten op de grootste afstanden mogelijk te maken. In 't kort, een en ander leidde tot beproeven en invoeren van kijker opzetten op eenige schepen bij kanonnen van 30.5 cM., 27.4 cM. en 19.4 cM. (zie blz. 924 vorige jaarg. sub *e*).

Bovendien heeft de minister aangevoerd, dat het gebruik van kijker opzetten niet alleen voldoende was om op 7 à 8000 M. te schieten, doch moest de geschutbemanning ook grondig het gebruik der nieuwe instrumenten kennen en veel oefening hebben op groote afstanden, zoodat hij het *dringend noodzakelijk acht in meerdere mate de aandacht aan gevechtsschietoefeningen te schenken en daarom de oefeningsmunitie zou dienen te vervallen en de gevechtsmunitie slechts in aanmerking zou mogen komen.* De groote voordeelen zouden daarbij zijn, dat de kanonniers slechts met één soort van munitie te maken zouden hebben, dat men door 't stadig verbruik der munitievoorraden, nimmer last zou krijgen van verouderd of minderwaardig kruit en bij mobilisatie de oorlogsschepen niet zouden behoeven terugkeeren naar hunne oorlogsbasis, teneinde de oefeningsmunitie te vervangen door oorlogsmunitie.

Thans is het de gewoonte dat jaarlijks *vier* gevechtsschietoefeningen gehouden worden van twee maanden duur, drie oefeningen met oefeningsmunitie en eene met oorlogsmunitie. Zoo is ook dit jaar aangegeven, dat voor alle schietoefeningen *elk officier aan boord 30 schoten zal doen* (6 met zwaar geschut, 24 met middelbaar geschut) *met oorlogsmunitie en dat met oefeningsmunitie de luitenants ter zee ieder 210 schoten en de adelborsten ieder 120 schoten zullen kunnen doen.* Voor het lichte geschut wordt de verdeeling niet per schip geregeld, doch vanwege het artillerie-instructieschip [2]).

---

1) In 1900 vingen de beproevingen van kijker opzetten reeds aan.

2) Vergelijk Bep. Art. Hoofdstuk 9, Art. 13, bijlage A. (RED.)

Toch wordt in marinekringen geklaagd, dat met zoo betrekkelijk weinig ter beschikking gestelde oorlogsmunitie en dan nog oefenen zonder oorlogstoestand na te bootsen of vuren bij elke weersgesteldheid of bij nacht, voor officieren en manschappen te weinig volkomen oefening bestaat. Hierbij komt, dat men in twee jaar geen groote vlootmanoeuvres hield.

Vergelijkt men het schijfschieten aan boord van het Engelsche slagschip „Albion" (12950 ton, WEYER's Taschenbuch geeft 13150 ton) en 't Fransche slagschip „Jena" (12200 ton, 12050 WEYER) met hunne jaarlijksche uitgaven

aan tractementen	a/b. „Albion"	*f* 514500,	a/b. „Jena"	*f* 280000
„ voeding	„	„ 182500,	„	„ 128500
„ kolenverbruik	„	„ 295000,	„	„ 95500
„ munitie	„	„ 68500,	„	„ 46500
„ onderhoud en reparatiën	„	„ 119000,	„	„ 60000
Totaal	a/b. „Albion"	*f* 1179500,	a/b. „Jena"	*f* 605500

dan blijkt, dat de kosten voor tractementen, voeding en reparatiën op de Fransche schepen geringer zijn, doch is de betaling bij de Engelsche marine hooger en de levensstandaard duurder; doch opvallend is het verschil in kolenverbruik en wat de munitie betreft heeft Frankrijk belangrijk minder uitgaven dan Engeland, eene besparing, die zeer nadeelig is voor de geoefendheid. Het blijkt duidelijk, leest de minister hieruit, dat Frankrijk én meer moet laten varen én meer moet laten schieten. Bereids is door den minister eene vlootoefening voor dit jaar voorgeschreven en eene vijfde schijfschietperiode per jaar gelast met de bepaling uitsluitend gevechtsmunitie te gebruiken. Verder is het aantal beschikbare schoten voor den gevechtstoestand uitgebreid van 60 en 80 voor de kanons van 30.5 cM. en 24 cM. op 81 en 106 schoten, doch aanwezig zijn deze zeer zeker niet, daar bij een der laatste inspectiën bleek, dat de arsenalen voor 't Noord eskader slechts 5 à 10 pantsergranaten per kanon van 30.5 cM. in reserve hadden.

Ter motiveering dat de projectielen gewijzigd moeten worden en de groote afstanden van 't gevecht hiertoe aanleiding gaven, voert de minister aan, dat de Russische schepen niet in den grond geboord zijn door de zware pantsergranaten, doch door halfpantsergranaten van 't zware geschut, welke boven 't zware boordpantser het huidpantser doorboorden. Deze en andere gronden brengen hem er toe eene verbeterde halfpantsergranaat aan te nemen, doch moeten eerst de nog voorhanden 196000 granaten van 't huidige model (waarvan $^1/_4$ gietijzeren granaten zijn) verschoten worden en zal de vervanging van deze granaten door halfpantsergranaten ongeveer 14 maanden moeten duren.

Wat de aanvangssnelheden van het geschut betreft, is men op eene goede hoogte, doch wenscht men nu 't buitenland te volgen op het gebied der projectielgewichten en zal 't projectiel-

gewicht der zware kanonnen verhoogd worden. Men is begonnen in 1902 om het geschut voor zwaardere projectielen in te richten, doch waren einde 1904 ongeveer 50 kanonnen van 19.4 cM. gereed en één proefkanon van 24 cM. [1])

(„Intern. Revue ü. d. G. A. u. F.")

De voornaamste veranderingen heeft minister THOMSON echter gebracht in de artillerie-opleiding en de regeling van het personeel, waarover de „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens" XXXIV, aflevering V, een en ander mededeelt.

VERBETERINGEN IN DE ORGANISATIE EN DE PRAKTISCHE OPLEIDING VAN HET ARTILLERIE PERSONEEL DER FRANSCHE MARINE.

Zooals reeds opgemerkt is in het aangehaalde uit de begrootingsrede van den Minister THOMSON werd het zware geschut van kijker richtmiddelen voorzien en werd bepaald, dat de schijfschietoefeningen van af 1907 gehouden zouden worden met oorlogs-munitie. Verder werd een vijfde tijdvak van schietoefeningen ingelascht, waarbij tevens de oefeningsmunitie opgebruikt zou kunnen worden.

Er werd op de vloot een nieuwe artillerie-cursus in 't leven geroepen om dáár de opleiding van het personeel te voltooien (école d'application de tir à la mer) en waardoor eenheid gebracht werd in de schijfschietoefeningen der in dienst zijnde schepen. Om 't werk te voltooien werden de vooruitzichten van het artillerie-personeel verbeterd en werden de bemanningslijsten wat betreft het personeel voornoemd geheel herzien en uitgebreid met 20 konstabels 1e klasse. 105 voor konstabels 2e klasse, en 106 voor konstabelsmaats. Ongeveer wordt de verhouding alsdan 1 konstabel 1e klasse, op 26 man der batterij en 3 à 4 konstabels 2e klasse, welk getal onder de helft der konstabelsmaats valt. Over het personeel doorgaande kan nog vermeld worden dat de konstabels 1e klasse o.a. geplaatst zijn op de schepen met zwaar geschut of anders op die schepen, welke bewapend zijn met minstens 2 kanons van 16 cM of 4 van 10 cM. De konstabels 2e klasse komen voor op kustverdedigers, gepantserde kruisers en dergelijke schepen voornamelijk om als sectie-commandant ingedeeld te worden en op schepen met minstens twee kanonnen van middelbaar kaliber. De uitbreiding van het personeel onderofficieren vindt hare oorzaak in de volgende verdeeling der werkzaamheden. In aanmerking als sectie-commandant komt:

1°. Een konstabel 2e klasse met certificaat van sectie-commandant voor het zware geschut, voor torengeschut van 16 cM., voor 2 torenkanonnen van 14 cM. of voor 2 middelbare kanon-

[1]) **Het arbeidsvermogen van het Fransche kanon van 30.5 cM. L/40 M. '93 bedraagt 205 K.G.M.; dat van 't Duitsche snelvuurkanon van 28 cM. L/40 296 K.G.M.** ***per K.G. kanongewicht.*** **Deze getallen zijn voor ons kanon van 28 cM. A No. 1 en 24 cM. No. 2 respectievelijk 105 K.G.M. en 252 K.G.M. per K.G. kanongewicht.** RED.

nen in kasemat. Verder voor een groep van 2 kn. van 16 cM. of 4 kn. van 14 cM. of minstens 5 van 10 cM., opgesteld buiten toren of kasemat.

2°. Een konstabelsmaat met certificaat van sectie-commandant voor het geschnt waarvoor geen konstabel 2e klasse is aangewezen.

Als stukscommandant zijn aangewezen konstabelsmaats met certificaat van commandeur voor kanonnen van 19 cM. en zwaarder kaliber en voor ieder kanon van 16 cM. of voor een toren met twee middelbare kanonnen welke door den commandeur gericht worden. Overigens zijn matrozen-kanonnier stukscommandant en moet bij 't geschut van 19 cM. en zwaarder kaliber een der matrozen-kanonniers der bedieningsmanschappen het commandeurs certificaat bezitten.

De artillerie opleiding op de vloot dient om practische bekwaamheden te verschaffen aan de officieren, die van het artillerie instructieschip komen, aan de officieren die een diploma als artillerie officier wenschen of een getuigschrift als artillerie specialiteit. Verder aan de candidaten voor eene geschikt-verklaring als sectie-commandant. Deze cursus wordt op een speciaal aangewezen schip gehouden, welk schip rechtstreeks onder de orders staat van den préfect van het 5e arrondissement.

Tot het nagaan van practische zee-artilleristische vragen is eene commissie benoemd, welke ook alle van 't ministerie uitgaande artillerie oefeningen zal regelen en onder leiding van den president, tevens commandant van het opleidingsschip, de cursus voor officieren en sectie-commandanten moet houden. Bij de hier genoemde belangrijke veranderingen in de organisatie en opleiding werd aangevoerd, dat het artillerie instructie-schip met hare voorgeschreven munitie verstrekkingen en geheel individueele opleidingen te weinig aandacht kon schenken aan algemeene- en gevechtsschietoefeningen. Dat ook, al ontvingen officieren daar aan boord practisch en theoretisch onderricht om als artillerieofficier op te kunnen treden zij toch daar aan boord niet voldoende onderlegd konden worden om de vuurleiding van een groot schip op zich te kunnen nemen. Zoo moeten dus de officieren voor zij op de actieve vloot daartoe aangewezen worden op een schip van de vloot zich de vuurleiding meer eigen maken.

De verdere opleiding van matroos-kanonnier eischt, eveneens buiten het artillerie instructieschip om en na de opgedane ondervinding daar, vele oefeningen in schijfschieten op zee, welke zoo men deze op het artillerie instructie schip hield, schade zouden doen aan de andere eischen van het schip om uitsluitend kanonniers te vormen. Tevens werd op de voorgrond gesteld, dat de benoeming van de commissie van proefneming en de beslissing omtrent het opleidingschip niet anders dan speciaal in het belang kon zijn van de marine. Dat alle artillerievragen nu beter en met meer aandacht konden nagegaan worden dan door officieren van de actieve schepen, dat door

den commandant ook de officieren van den cursus opmerkzaam gemaakt konden worden op artillerievragen, welke de Minister gaarne beantwoord zag en het onafhankelijk zijn van het artillerie instructie-schip ten goede zou komen aan de vrijheid die nu den commandant gelaten was voor studie en een praktisch opvolgen der gegeven voorschriften.

Verdere voorschriften behelzen de organisatie en verdeeling der werkzaamheden van de artillerie cursus en de commissie van proefneming, benevens de indeeling van het état-major van het opleidingschip (gepantserde kruiser „Pothuau").

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Als bewapening der zes voorgestelde slagschepen geeft de „Moniteur de la Flotte" 4 kn. v. 30.5 cM. in twee torens, 12 van 24 cM. in 6 torens, 16 van 7.5 cM., 8 van 4.7 cM. en twee onderwatertorpedo-lanceerinrichtingen. De namen zijn „Voltaire", „Diderot", „Condorcet" „Vergniaud", „Mirabeau" en „Danton". Vergelijkt men deze bewapening van een schip van 18000 ton met de „Katori" en „Kashima" van 16400 ton (zijnde 4 kns. van 30.5 cM., 4 van 25 cM., 12 van 15.2 cM., 12 van 7.6 cM. en 3 van 4.7 cM. met 5 onderwaterlanceerinrichtingen) dan valt het gemis van middelbaar geschut op. Voor het nieuwe slagschip van Japan van 18 à 19000 ton is dit nog niet beslist (zie „Marineblad", vorige jaargang, blz. 736). In den nieuwen kruiser „Rurick" van 15000 ton handhaaft Rusland het kaliber van 12 cM.

RED.

Het pantserschip voor kustverdediging „Tonnerre" zal voor schijf bij het gevechtsschieten gebruikt worden, waarvan men zich een leerrijk succes voorstelt. In Frankrijk wordt deze oefening voor den eersten keer gehouden, in Engeland deed men dit reeds eenige jaren geleden, terwijl de prijs van het schip voor afbraak, indien het schip niet in den grond geboord wordt, niet belangrijk zal dalen door deze proefneming.

(„Le Yacht").

Oostenrijk.

De beide kleine kruisers „Kaiserin Elisabeth" en „Kaiser Franz Joseph" zullen in stede der beide achterlaadkanonnen van 24 cM. (een kanon vóór en achter in barbette) snelvuurgeschut van 15 cM. bekomen. Zij hebben reeds zes snelv. kn. van 15 cM. L/35 aan boord.

(„Schiffbau").

Aanbouw.

Amerika.

De Vereenigde Staten van Amerika zijn reeds eenige jaren bezig een machtige vloot te scheppen.

Den 1sten Jan. 1906 waren voor de Amerikaansche zeemacht in aanbouw of reeds aan het proefstoomen de volgende schepen: (ter vergelijking wordt ook de Fransche en Duitsche aanbouw bijgevoegd).

Amerika.

Pantserschepen . . . . 13 (13200 à 16000 ton)
Pantserkruisers . . . . 6 (9800 à 14000 „)
Te zamen 310000 ton.

Frankrijk.	Duitschland.
Pantserkruisers 6 (12500 à 13600 ton)	4 (9500 à 11600 ton.)
Pantserschepen 6 (15000 ton).	7 (13200 ton).
Te zamen 170000 ton.	Te zamen 134000 ton.

De 13 Amerikaansche pantserschepen behooren tot drie typen, n.l.: 5 van het „Virginia"-type (15000 ton, moeten in het voorjaar van 1906 gereed komen).

6 van het „Connecticut"-type (16000 ton, moeten gereed komen eind 1906 en begin 1907).

2 van het „Mississipi"-type (13200 ton, moeten gereed komen begin 1907).

Bewapening: type-„Virginia" 4 à 30.5, 8 à 20.3, 12 à 15.2, 12 à 7.6, 12 à 4.7, 16 à 3.7.

Bewapening: type-„Connecticut" 4 à 30.5, 8 à 20.3, 12 à 17.8, 20 à 7.6, 10 à 4.7, 4 à 3.7.

Bewapening: type-„Mississipi" 4 à 30.5, 8 à 20.3, 8 à 17.8, 12 à 7.6, 6 à 4.7.

Alle drie typen hebben vier o.w.-lanceerinrichtingen.

(„Le Yacht").

Het slagschip „Massachusetts" ondergaat een herstelling die bijna twee jaren zal duren. Kosten 200000 dollars. Behalve bovengenoemde schepen bevinden zich nog in aanbouw eenige onderzeeërs en verkenners, waarvan het bouwstadium als volgt percentsgewijs kan worden uitgedrukt.

Verkenners:		Onderzeeërs:	
„Chester" . . .	26.2 %.	N°. 9 „Octopus" . .	63.9 %.
„Birmingham"	28.6 „	„ 10 „Viper" . . .	52.5 „
„Salem"	23.9 „	„ 11 „Cuttlefish . .	58.2 „
		„ 12 „Tarantula" .	51.4 „

Duitschland.

Volgens de „Schiffbau" zullen de volgende schepen op stapel gezet wordon: de vervangers der tegenwoordige „Baden" en „Sachsen" zullen zijn van 19000 ton, 19.5 mijl, en 16 kns. van 28 cM., lang 50 kal.; maximum-dikte gordel 300 mM.

De nieuwe pantserkruisers zullen zijn van 15000 ton, 22.5 mijl en 8 kns. van 28 cM. lang 50 kal. Maximum dikte gordel 200 mM.

Aanbouw.

Natie.	Type schip.	Naam.	Water-verplaatsing.	Afmetingen.			Pantser in cM.					Bewapening.	Vaart.	Bemanning.
				Lengte.	Breedte.	Diep-gang.	Gordel	Dek.	C° toren.	Geschut-toren.	Middelb. geschut.			
Duitschland	pt.kr.	Scharnhorst	—	137	21.6	7.5	150 mM.	—	—	—	—	8 kn^s. v. 21 cM. 6 " " 15 " 20 " " 8.8 " 4 machine kn^s. 4 " gwrn. 4 torp. lanceerinr. 22 Maart te water gel.	22.5	—
Id.	torp.b.	G 132	486	63.50	7	1.90	—	—	—	—	—	4 kn^s. v. 5.2 cM. 2 mitr. van 8.8 cM. 12 Mei te water gel.	28.5	—
Japan	torp.j.	Schiratsuyn	381	69.2	6.55	1.8	—	—	—	—	—	—	29	—
Peru	kr.	Almirante Grau	3200	112.88	13.72	7.4	—	—	—	—	—	2 kn^s. v. 15 cM. 8 " " 7.6 " 8 " " 3.7 "	24	300
Engeland	pt.kr.	Minotaur	14800	146	—	—	—	—	—	—	—	4 kn^s. v. 25.4 cM. 10 " " 19 " 6 Juni v. stapel gel.	23	—

Frankrijk.

Den 10^{en} en den 25sten Maart werden de torpedojagers „Obusier" en „Mortier" te water gelaten. Zij zijn bewapend met twee lanceerinrichtingen van 45 cM. De eerste van de zes slagschepen, aangenomen in de begrooting van 1905, zal te Brest gebouwd worden. Zij zal van het „Dreadnought"-type zijn en „Danton" genaamd worden. Waterverplaatsing 18000 ton, vermogen 22000 I.P.K. Vaart 19 mijl. Bewapening 4 kns. v. 30 cM. en 12 à 24 cM. in barbettes. Voorts 16 lichtere kanonnen.

Zooals men ziet heeft de „Danton" nog geschut van twee verschillende kalibers als hoofdbatterij in tegenstelling van de „Dreadnought". De andere vijf schepen krijgen de namen: „Voltaire", „Diderot", „Condorcet", „Vergniaud" en „Mirabeau".

(„Army and Navy Journal").

Zweden.

De begrooting voor 1907 bevat onder het hoofd aanbouw:

1°. afwerking van den torpedojager „Wale" en de torpedobooten „Castor" en „Pollux";

2°. het op stapel zetten van twee torpedojagers, zes torpedobooten 1e kl. en 5 2e klasse.

Wanneer dit programma uitgevoerd zal zijn bestaat de torpedovloot uit 6 torpedojagers, 27 torpedobooten 1e kl. en 22 torpedobooten 2e kl.

De bewapening der torpedojagers is 2 kns. à 7.5 cM. en 4 à 5.7 cM.

(„Le Yacht").

Proeftochten en Stoomwezen.

Duitschland.

Niki-schroef. De proeven met den NIKI voortstuwer (zie Marineblad 23 April 1906, blz. 934) zijn tijdelijk onderbroken, omdat torpedeboot S 131 voor de formeering van de oefeningstorpedoflottielje gebruikt wordt. De linieschepen „Braunschweig" en „Preussen", hebben ieder een boot, die met deze schroef is voorzien. Verder zijn de volgende stoomers met NIKI-schroeven voorzien: de jachten „Lensahn", „Möve" en „Mercedes", de handelsstoomers „Rothenstein", „Gibraltar", „Silvana", „Seidlitz" en „Zieten".

(„Marine Rundschau").

De vijf beschermde kruisers van de „Hertha"-klasse zullen ieder voor eene som van 600.000 gulden gemoderniseerd worden, en krijgen o.a. ook waterpijpketels. De „Freya" en „Vineta" zijn gepasseerde jaar reeds onder handen genomen en aan de „Hertha" en „Victoria" zal begonnen worden zoodra als de daarvoor benoodigde gelden door den Rijksdag zijn toegestaan. De „Hansa", de vijfde van deze klasse is op het oogenblik in

China. Deze schepen hebben een waterverplaatsing van 5800 ton en een vaart van 18.5 mijl. Hare bewapening bestaande uit twee 8.2 inch en acht 5.9 inch snelvuurkanonnen is beschermd, de 8.2 inch kanonnen een vóór en een achter in gedekte barbettes van 3.9 inch staal en vier van de 5.9 inch kanonnen in torens en vier in kasematten van 3.9 inch dik, met 3.1 inch ammunitie-kokers. De voorste commandotoren is beschermd door 8 inch en de achterste door 3.9 inch pantsering, terwijl er een schoorsteenmantel is aangebracht van 4.7 inch dik.

(„Journal R. V. S. Inst.").

Turbine machines voor torpedobooten. Zoowel voor den electrotechniker als voor den scheepsmachine-constructeur, komt voor het oogenblik het turbine-vraagstuk op den voorgrond. Als motor voor dynamo's heeft de stoomturbine zich een onbetwisten weg gebaand en streeft zij de zuigermachine in nuttige werking ter zijde.

Als scheepsmachine verkeert de stoomturbine echter nog min of meer in het tijdperk van onderzoek en de eischen die haar daarvoor gesteld worden, om als vervanger van de zuigermachine te kunnen optreden, zijn moeilijker te vervullen, als die welke voor het dynamo-bedrijf noodig zijn. Bij de laatste is het groot aantal omwentelingen geen bezwaar en een belangrijk voordeel is het, dat bij minder vermogen het aantal omwentelingen niet behoeft te worden verminderd.

Anders zijn de eischen, welke aan de stoomturbine voor scheepsdoeleinden gesteld worden. Om de werkingsgraad van den voortstuwer niet al te zeer te verminderen, mag het aantal omwentelingen een zeker maximum, wat voor de turbines reeds als ongunstig is aangeschreven, niet te boven gaan, en bij het verminderen van vermogen daalt het aantal omwentelingen, wat een nadeeligen invloed op de nuttige uitwerking heeft. Dit laatste punt komt bij koopvaardijschepen niet zoo sterk op den voorgrond als bij oorlogsschepen welke doorgaans met afwisselende snelheden vuren moeten.

Aan de turbines voor oorlogsschepen worden dus de hoogste eischen gesteld en in dat opzicht staan die der torpedobooten bovenaan. Voor deze wordt bij de minste plaatsruimte en gewicht de grootste regelmatigheid en nuttige uitwerking gevorderd en zij moeten bij $^1/_{20}$ van het volle vermogen en $^3/_8$ van het grootste aantal omwentelingen nog economisch werken.

Van de voor scheepsdoeleinden in toepassing gebrachte turbine is die van Parson de meest verbreide en de nauwkeurigst beproefde. Daarmede zijn ook bij de Duitsche marine de eerste proeven genomen om haar in de plaats vande zuigermachines te stellen.

De Parsons-turbine is eene overdrukturbine en daarbij geschiedt de regeling bij afnemend vermogen door vermeerdering van het aantal werkkamers. Hierdoor is het mogelijk het aantal omwentelingen te verminderen, zonder de economische wer-

king wezenlijk te schaden; altijd aannemende dat meerdere ruimte en meer gewicht toegelaten kan worden.

Bij de turbine moeten gewicht en plaatsruimte, in tegenstelling met de zuigermachines, naar het minste vermogen worden bepaald, daar die in dat geval het grootst zijn.

De turbine-installatie voor de torpedoboot S 125, was, wat gewicht en plaatsruimte betreft aan nauwe grenzen gebonden, daar deze niet hooger mochten zijn dan die voor de zuigermachines die terzelfder tijd voor de S 120 en S 124 geleverd werden. Ondanks dit moesten de turbines met hetzelfde ketelvermogen dezer booten dezelfde vaart en nuttige uitwerking bereiken. Het was geen gering te achten opdracht, om een wedstrijd aan te gaan met de hoogst ontwikkelde zuigermachines.

De turbines voor S 125 zijn ontworpen en gebouwd door Brown Boveri & Co. A. G. in Baden (Zwitserland) in het jaar 1904. Voor de voorwaartsche beweging van de boot dient eene hoofd- en een Marsch-turbine installatie. De eerste bestaat uit een hooge- en twee lage druk turbines, de laatste uit een hooge- en een lage-druk-turbine.

Voor de achterwaartsche beweging zijn twee afzonderlijke hooge-druk-turbines voorhanden. De vijf turbines voor „vóóruit" werken op drie schroefassen: iedere schroefas heeft een voortstuwer.

De middelste schroefas wordt alleen door de hooge druk hoofdturbine gedreven.

De stuurboords-schroefas is aan de eene lage-druk-hoofdturbine en de hooge druk Marsch-turbine, de bakboordsschroefas met de tweede lage-druk-turbine en de lage-druk-Marsch-turbine gekoppeld.

De turbines voor achteruit, die aangebracht zijn in de lage-druk turbine-kasten, werken op de beide zij-assen.

De Marsch-turbines worden ingeschakeld bij geringer vermogen, en wel tot aan een vaartsnelheid van 17 mijlen; voor hoogere vaartsnelheden worden alleen de hoofd-turbines gebezigd. De Marsch-turbines zijn door gemakkelijk lossende bewegelijke koppelingen aan de assen der lage-druk-turbines verbonden. De uitvoering der turbines is de algemeen bekende.

De turbine-kasten bevatten overeenkomstig het aantal werkkamers de vaste rijen van bronzen leischoepen; in het huis draait de trommel waarop zich een gelijk aantal loopschoepen bevindt, welke trommel vóór en achter de kast in draagmetalen loopt. Het voorste draagmetaal is van kragen voorzien om een verschuiven van den trommel in de asrichting tegen te gaan, en om de druk van den voortstuwer op het schip over te brengen (thrust). De stoomdichte afsluiting die noodig is op de plaatsen waar de as door de eerste kamer waar de stoom inkomt, gaat, wordt verkregen door labyrinth-dichting.

Om het ontsnappen van den stoom uit de werkbussen naar het machineruim tegen te gaan, wordt in de werkbussen stoom van hoogere spanning toegevoerd, of de ontsnappende stoom

van de turbine die direct met ketelstoom werkt, wordt naar den condensor afgevoerd.

Het smeren van de draagmetalen geschiedt onder druk door twee stoom-oliepompjes, waarvan een voor reserve dient.

De olie wordt in een gesloten leiding onder druk naar de metalen gevoerd, gaat daar door en keert in een oliebak terug, waar zij wordt afgekoeld, om door de pomp opnieuw tot haren kringloop te worden gedwongen.

Bovendien kunnen alle metalen door water worden afgekoeld; de kappen daarvan zijn voor dit doel hol gegoten en deze ruimten vormen de waterkamers, waardoor het door een afzonderlijke pomp aangevoerde water circuleert.

Van iedere lage hoofdturbine gaat een wijde afgewerkte-stoom-pijp naar den condensor.

De condensor is ongeveer een vijfde grooter gemaakt dan die voor een zuigermachine van hetzelfde vermogen, omdat een goed luchtledig voor de goede werking der turbines nog van meer belang is dan voor de zuigermachines. Ook de circulatiepomp is in verband daarmede grooter gemaakt en heeft ongeveer het dubbele vermogen van die voor de zuigermachine.

De luchtpompbeweging wijkt voor de turbine-installatie geheel af van de gewoonlijk toegepaste. Op de torpedobooten worden de luchtpompen over het algemeen door balansen die aan de hoofdmachine gekoppeld zijn, bewogen, waardoor de werking geheel afhankelijk is van het vermogen dat de hoofdmachines ontwikkelen. Nu is het voor turbines, vooral bij gering vermogen, van belang een hoog luchtledig te hebben, waardoor het wenschelijk is de luchtpompen onafhankelijk van de hoofdmachines te kunnen drijven. De geringe plaatsruimte, die beschikbaar is en de noodwendig lage stand, die de luchtpomp moet hebben, om al het water uit de lage-druk-turbines weg te halen, maken het onmogelijk om eene gewone luchtpomp, systeem Blake of Weir toe te passen. Hiervoor heeft men eene oplossing gevonden door de invoering van een drogen en een natten luchtpomp. De droge pomp zuigt niets dan de lucht weg en de natte den gecondenseerden stoom.

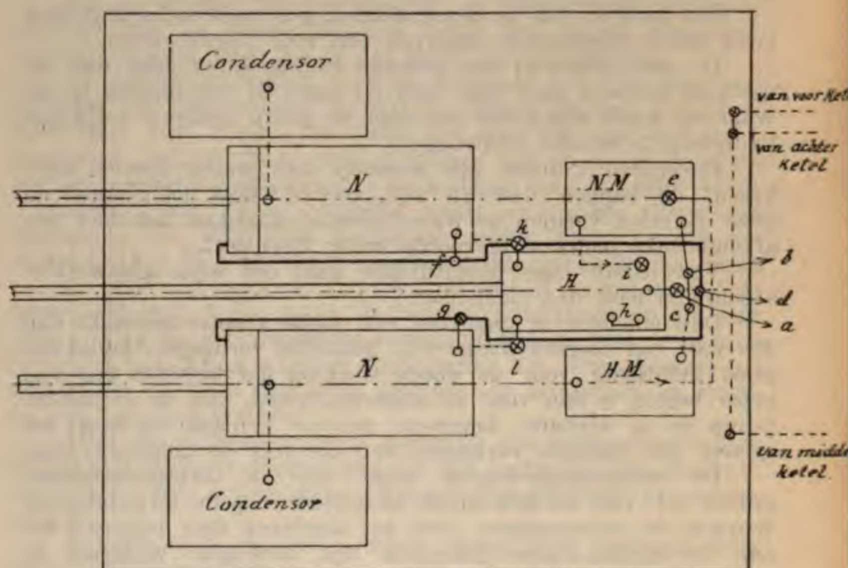
De bekende firma Weir te Glasgow heeft dergelijke pompen ontworpen en beproefd en is in staat deze binnen zeer korten tijd te vervaardigen. De natte luchtpompen worden door een stoomcylinder gedreven en doen voor volle kracht ongeveer 50 dubbele slagen.

De droge luchtpomp wordt bewogen door een krukas, die ongeveer 250 omwentelingen voor volle kracht maakt: zij is in de nabijheid van de natte luchtpomp opgesteld. De opbrengst der luchtpompen is ongeveer 38 pct. meer als die der pompen van de zusterbooten (met zuigermachines); het gewicht bleef binnen de gegeven grenzen.

Zooals reeds is opgemerkt worden voor de kleine vaartsnelheden van af 17 mijl en daar beneden, de Marsch-turbines ingeschakeld en wel naar de behoefte parallel of achter elkander.

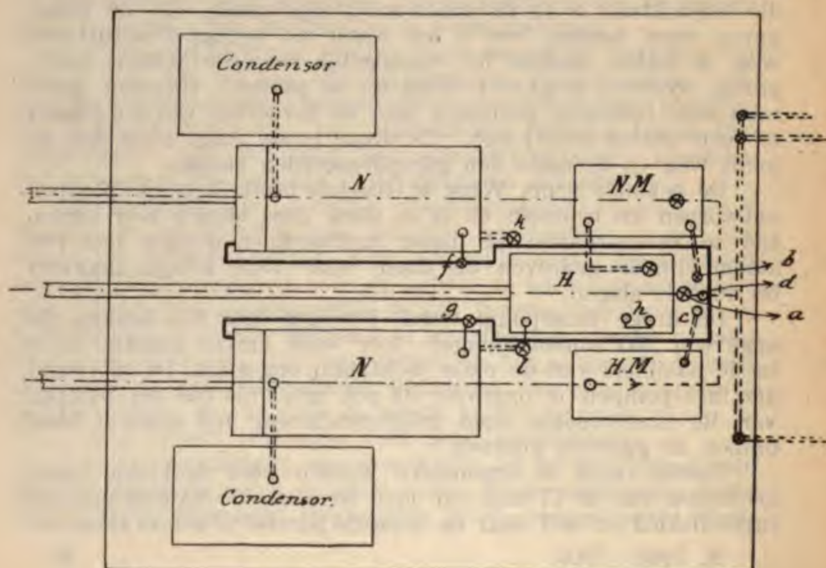
SCHAKELI

a = Hoofdmanoeuvreerklep.
b = Toelaatklep N M
c = " H M
d = " Wisselschuiven.
e = Terugslagklep tusschen Marsch turb.
f = Wisselschuif.



Schakeling H M — N M — H $<^{N}_{N}$ - - - -

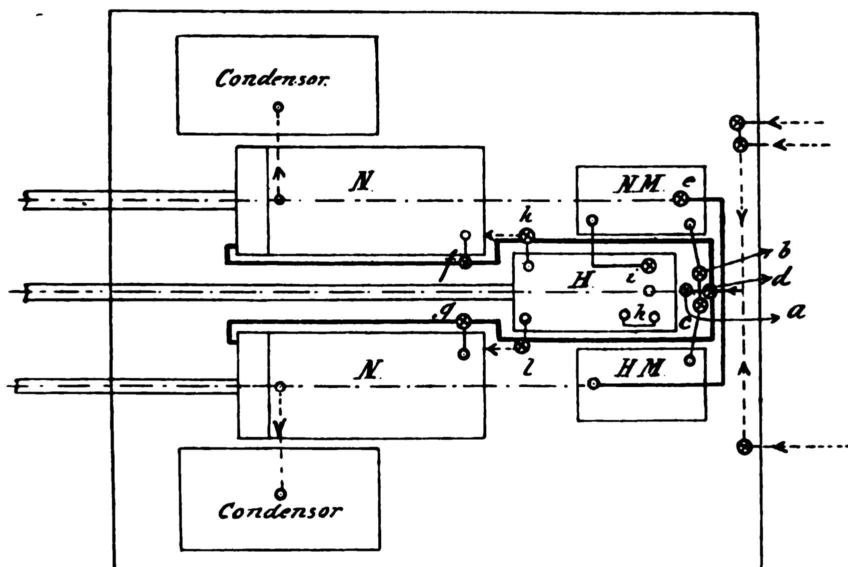
a, b, d, f, g, h = dicht, *c* = open, *e, i, k, l* = zelfw. terugsl. kle



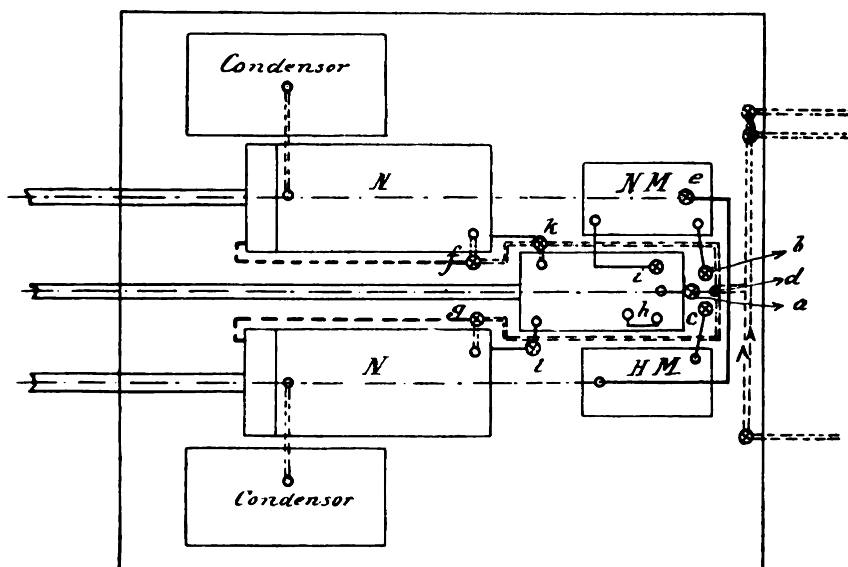
Schakeling $\frac{HM}{NM}$ > H $<^{N}_{N}$ - - - -
a, d, f, g, h = dicht, *b, c* = open,
e, i, k, l = zelfsl. terugsl. kleppen.

Schakeling N M — H $<^{N}_{N}$ - -
a, c, d, f, g, h = dicht, b =
e, i, k, l = zelfsl. terugsl.

g = Wisselschuif.
h = Omloopklep.
i = Terugslagklep tusschen N M en H.
k = „ „ H en N.
l = H en N.



Schakeling: H $<^{N}_{N}$– – – –
= open, *b, c, d, f, g* = gesl., *h* = naar beh., *e, i, k, l* = zelfw. terugsl. kl.



Schakeling voor Manoeuvreeren:

chteruit – – – –
; *c, h = dicht, d, f, g = open,*
k, l = zelfsl. terugslag kl.

van „achteruit", „vooruit"–·–·–
a, b, c, h = dicht, *d, f, g* = open,
e, i, k, l = zelfsl. terugsl. kl.

In bijgaande figuren zijn de verschillende inschakelingen schematisch voorgesteld.

Voor snelheden tot aan 14 mijlen zijn beide MARSCH-turbines achter elkaar voor de hoofdturbine geschakeld. De stoom doorstroomt daardoor de gezamentlijke afdeelingen der turbines voor vooruit.

Tot aan eene snelheid van 15.5 mijl zijn de MARSCH-turbines parallel aan de hoofdturbines geschakeld. De versche stoom komt gelijktijdig in de hooge- en lage-druk MARSCH-turbines.

Daar de afgewerkte stoom van de hooge-druk-MARSCH-turbine door de lage druk MARSCH-turbine opgenomen wordt, zoo kan de toevoer van verschen stoom tot deze laatste slechts tot een bepaalde hoogte opgevoerd worden, waarboven een zelfwerkende afsluiting van den afvoer stoom van hooge druk MARSCH-turbine plaats grijpt. De hooge-druk-MARSCH-turbine is dan uitgeschakeld en loopt in het luchtledig mede en slechts de lage-druk-MARSCH-turbine krijgt dan verschen stoom. Met deze schakeling kan de vaart tot 17 mijlen opgevoerd worden. Daarboven zijn slechts de hoofdturbines in gebruik, de MARSCH-turbines loopen dan alleen mede.

Aan de hooge drukturbine is nog eene inrichting aangebracht, waarmede door een zoogenaamde omloopklep, nog later versche stoom kan worden toegevoerd, zoo de stoomketels genoeg stoom leveren kunnen. Op de „S. 125" werd gewoonlijk alle stoom, ook die, welke door het forceeren verkregen werd, reeds zonder die omloopklep door de turbines gebruikt.

De turbines voor achteruit loopen in alle gevallen van voorwaartsche beweging in het luchtledige onbelast mede.

Voor het manoeuvreeren worden gewoonlijk slechts de achteruit en de lage druk hoofdturbines gebezigd, voor dit doel is een afzonderlijke manoeuvreer-stoomleiding aangebracht.

Alvorens de proeftochten voor de overname gemaakt werden, hadden proeven plaats om den besten vorm van schroef te bepalen, waarbij drie verschillende voortstuwers onderzocht werden. In het algemeen bleek hieruit, dat de schroeven met den grootsten spoed en de grootste projectie van bladoppervlak wel is waar eene grootere vaartsnelheid, maar ook een grooter kolenverbruik gaven, terwijl bij schroeven met minder spoed en kleiner bladoppervlak, de vaart en het kolenverbruik afnamen.

Om nu, in verband met een goede vaartsnelheid een gunstig kolenverbruik te krijgen, werd een schroef gekozen voor de overnaamsproeftochten met een verhouding van diameter tot spoed van 1.39 : 1.29. Het geprojecteerde oppervlak der bladen van de drie schroeven stond in verhouding tot dit oppervlak der schroeven van de zuigermachines van de serie S. 120 tot S. 124 als 2.6 : 3.4.

Voor de proeftochten voor de overname geldt de regel, dat, met eene hoeveelheid steenkolen voor een werkingsfeer van 2000 zeemijlen met 12 mijls vaart, de boot toegeladen voor oorlogstoestand, een kolenproef van 14 uren met een gemiddelde

vaart van 12 mijlen gemaakt moet worden. Het hierbij verkregen gemiddelde kolenverbruik werd als maatstaf genomen voor de hoeveelheid kolen voor 2000 mijlen, waarmede alle opleveringsproeftochten gemaakt moesten worden.

Deze voorwaarde is gemaakt om zooveel mogelijk zuinige machines te krijgen, die niet alleen met het oog op groote vaartsnelheid ontworpen zijn. Hierbij zij opgemerkt, dat voor 12 mijlen vaart slechts ongeveer een twintigste van het volle vermogen der machines noodig is. De zuigermachines van de „S. 120" tot „S. 124", indiceerden bij 12 mijlen ongeveer 315 I.P.K., terwijl bij het volle vermogen 6500 I.P.K. ontwikkeld werden.

Bij deze 12 mijls kolenproef verbruikten de turbinemachines per uur 594 K.G. steenkolen of 87 pCt. meer dan de zuigermachines der zusterbooten. De turbines maakten hierbij gemiddeld 312 omwentelingen per minuut.

Met het toenemen van het vermogen van de turbines nam het kolenverbruik af. Bij 17 mijls vaart, waarbij de zuigermachines een vermogen van 918 I. P. K., ontwikkelden, dus ongeveer een zevende deel van het grootste vermogen, bedroeg het kolenverbruik van de turbineboot 1304 K.G. en dat van de zusterschepen 852 K.G. per uur; de turbines maakten ongeveer 498 omw. per minuut. Het meerdere kolenverbruik was daarbij dus tot 53 pCt. gedaald. Hoe meer het vermogen van de turbines stijgt, des te meer nadert het kolenverbruik dat van de zuigermachines.

De volgens de uitkomst van den 14-uurs proeftocht met 12 mijlen benoodigde hoeveelheid kolen voor de opleveringsproeftochten bedroeg 99 tonnen, alzoo 46 tonnen meer dan voor de gelijke booten met zuigermachines.

Bij dit meerdere gewicht komen nog eenige tonnen, welke de turbines en den romp van de boot zwaarder waren als die met zuigermachines, zoodat voor de proeftochten voor de overname, de waterverplaatsing 447 tonnen bedroeg tegen 396 tonnen voor de zusterbooten, alzoo voor de laatsten 51 ton minder.

Bij den 3-uurs tocht met uiterst vermogen bereikte de turbineboot gemiddeld slechts eene vaart van 26.62 mijlen, terwijl de hoogste vaart van de zusterbooten 28.27 zeemijlen bedroeg. De turbines maakten hierbij gemiddeld 784 omwentelingen; in het contract was 27 mijlen voorgeschreven.

Een 3-uurs tocht met een zelfden kolenvoorraad als voor de zusterbooten gaf tot uitkomst 28 zeemijlen, zoodat de boot in werkelijkheid slechts weinig bij de anderen ten achter stond; het gemiddeld aantal omwentelingen der turbines was daarbij tot 818 gestegen.

Voor het vermogen, achteruit werkende, was bepaald dat de boot met 15 mijlen over de achtersteven zou loopen. Volgens de gemiddelde met de zusterbooten waren daarvoor 1315 I. P. K. noodig. De zijschroeven deden gemiddeld 533 omwen-

telingen, de middelste schroef draaide met ongeveer 360 omw. los mede. Het geringe aantal stoomkamers der achteruit-turbines, is voor het nuttig effect van de stoom zeer onvoordeelig, wat daaruit bleek, dat voor deze vaart met kunstmatigen trek ontwikkelde stoom noodig was en in de condensors zelfs overdruk ontstond.

Volgens de voorschriften van het contract had ook eene beproeving van de boot en de turbine-installatie plaats bij stormweer en hooge zee, in de Oostzee bij een windkracht van 8 tot 10; het aantal omwentelingen kwam daarbij overeen met 15 mijls vaart. De zeewaardigheid van de boot werd daarbij in verschillende koersrichtingen nagegaan. De middelste schroef sloeg nimmer, en de zijschroeven slechts zelden en dan nog maar gedeeltelijk uit het water; het aantal omwentelingen vermeerderde dan met ongeveer 50 per minuut. S. 125 bleek goed zeewaardig te zijn.

Ter bepaling van de manoeuvreervaardigheid der turbines hadden ook verschillende proeven plaats. De duur voor de uitvoering der bevelen was ongeveer hetzelfde als voor zuigermachines; de turbines voor vooruit en voor achteruit sloegen onder alle omstandigheden onmiddellijk aan. De tijd die noodig was om de boot tot stilstand of tot vaartverandering te brengen (vaartmoment van de boot) was over het algemeen iets grooter dan die voor de boot met zuigermachines.

De draaicirkels bleken bij gelijk roeroppervlak niet zoo gunstig als bij zuigermachines. De op het achterroer werkende stroom van de grootere schroef der zuigermachines oefent waarschijnlijk op de draaiing een hoogere werking uit als het schroeven water der turbine. Misschien heeft ook de eenigszins afwijkende vorm van het achterschip van de turbineboot een nadeeligen invloed uitgeoefend.

Door eene kleine vergrooting van het roeroppervlak werd echter een met de, van zuigermachines voorziene boot, overeenkomende draaicirkel bereikt.

Eenige schadelijke gyroskopische werking van de turbines bij draaiende, slingerende of stampende boot, werd niet waargenomen.

Algemeene beoordeeling der turbine-installatie:

De uitkomsten der proeftochten en de daaraan vastgeknoopte berekeningen doen in het algemeen zien, dat zonder vermeerdering van de voor de turbine-installatie toegestane ruimte en gewicht, geen verbetering van het kolenverbruik beneden het volle krachtvermogen te verkrijgen is. Echter schijnt het niet buitengesloten te zijn dat door toepassing van andere schroefvormen nog wel voordeelen, al zijn het dan ook geen belangrijke, in de een of andere richting te bereiken zijn.

Dergelijke proeven met schroeven zullen, naar het zich laat aanzien, ook in de naaste toekomst genomen worden.

Het kolenverbruik is wel is waar bij het vermeerderen van het vermogen bij de turbines, dat van de zuigermachines nabij

gekomen, doch het is ook daarbij niet gelukt het geringe cijfer dezer laatste te bereiken. Gedurende de proeftochten voor de overname moest voor de turbineboot steeds hooger luchtdruk voor de ketels toegepast worden, dan voor de boot met zuigermachines, wat tot een hooger kolenverbruik doet besluiten.

De gevonden vergelijkingswaarden voor de kolenverbruiken zijn echter slechts voor nieuwe machines van toepassing.

Na eenig langer gebruik krijgt men bij de zuigermachines het afslijten van zuiger en stoomschuifveeren, wat niet zelden met een ovaal slijten van de cylinders gepaard gaat, waardoor een belangrijk stoomverlies ontstaat. Wel worden van tijd tot tijd de veeren vernieuwd maar de onzuiverheid van den cylindervorm blijft bestaan.

Bij de PARSONS-turbines is tengevolge van het groot aantal stoomkamers de snelheid van den stoom betrekkelijk gering, de slijtage is daardoor minder, waardoor zelfs na jaren lang gebruik geen stoomverlies tengevolge van slijtage plaats heeft. Daardoor wordt op den langen duur het verschil in kolenverbruik tusschen zuiger en turbine-machines geringer.

Eindelijk moeten de booten nog in werkelijken dienst, waarbij de eischen zoo geheel anders zijn als op de proeftochten, onderzocht worden en eerst na langere beproeving met turbine en zuigermachines kan hierin het laatste woord worden gesproken.

Plaatsruimte voor en gewicht van de turbine-installatie is grooter dan voor zuigermachines, daaraan zal ook bij latere uitvoering van dit systeem niets te veranderen zijn.

De bedrijfszekerheid van de turbines is gedurende de proeftochten niet zoo onbetwistbaar gebleken als wel gehoopt was. De geringe tusschenruimten tusschen de schoepen geven gevaar voor aanloopen bij ongelijke uitzetting van trommel en cylinder of bij sterke afslijting der draagmetalen door gebrek aan smeering. Zulk een aanloopen en afslijten is door de hierboven genoemde oorzaken bij de MARSCH-turbine voorgekomen. Het verwisselen der schoepen is kostbaar en altijd zeer tijdroovend. Toch mag altijd slechts weinig ruimte tusschen de schoepen bestaan, wil men althans de economische werking der turbines niet nog meer doen dalen. Bij goede smeering is echter een afslijten van de draagmetalen nauwlijks te verwachten, daar de druk daarin, door het kleine gewicht der trommels, zeer gering is. Evenzoo kunnen door doelmatige uitvoering van het cylinderlichaam schadelijke uitzettingen door de warmte vermeden worden. Ook zijn soms kleine gebreken aan verpakkingen en olieleidingen voorgekomen.

Over het algemeen mag echter worden aangenomen, dat dergelijke gebreken door verbetering van de constructie in den vervolge buitengesloten zijn.

Voor het tewerkstellen der turbines moeten zij evenals de zuigermachines goed voorgewarmd worden, om de ongelijkmatige uitzetting van cylinderlichamen en trommels tegen te gaan;

in het bijzonder geldt dit voor de MARSCH-turbines, waarbij de vrije ruimte zeer gering is.

De bediening van de turbine-installatie is gemakkelijker en vordert niet zooveel personeel als de zuigermachine; ook is het verbruik aan smeermateriaal daarbij belangrijk minder; de automatische smeering is spaarzaam en zindelijk.

De ketels blijven schooner, wat gunstig werkt op het verdampend vermogen en den levensduur daarvan.

Het onderhoud van de turbine-installatie is onder normale omstandigheden eenvoudig en billijk; daar het zich over het algemeen slechts uitstrekt tot de weinige deelen, die aan slijtage onderworpen zijn.

De onderhouds- en reparatie-werken zijn voor de zuigermachines, als een gevolg van de vele over elkander glijdende deelen, talrijker en kostbaarder en hebben dan ook meer invloed op de bedrijfszekerheid.

Zooals reeds werd aangemerkt, is het vaartmoment van de turbinebooten niet zoo spoedig uitgeput, als bij de boot met zuigermachines, mogelijk is daarin nog verbetering te verkrijgen door een grooter schroefoppervlak.

De turbines voor de achteruitbeweging werken thans nog zeer oneconomisch, ook daarin moet zoodanige verbetering worden gezocht, dat het mogelijk is ook met een ketel te kunnen manoeuvreeren.

De werking van de turbine-installatie op den scheepsromp is zeer gunstig. De turbines werken geheel zonder trillen, zoodat er geen schadelijke invloeden zijn op het scheepsverband. Het kompas ligt rustig en de trefkans van het geschut wordt niet verminderd.

Uit de voorgaande proeftochtuitkomsten en opmerkingen kan over het algemeen de gevolgtrekking worden gemaakt, dat in het bizonder voor groot vermogen de turbine-machine, ondanks de minder goede economische uitkomsten, een machtige mededinger voor de zuigermachines is.

De afwezigheid van trillen, de naar verhouding weinig tijd en geld kostende onderhouds- en reparatiewerkzaamheden, de besparing aan machinepersoneel, schijnen zulke waardevolle factoren ten gunste, dat daartegenover wel eenige nadeelen, zooals grooter kolenverbruik bij gering vermogen, mogen staan.

De in „S 125" geplaatste machines hebben niet voldaan aan de voorwaarden van het contract, wat betreft kolenbesparing, doch, zooals reeds opgemerkt werd, waren de eischen, die den fabrikant gesteld waren, zeer zwaar. Ondanks dit kan de uitvoering als eene zeer bruikbare en ook voor verbeteringen vatbare, aangemerkt worden.

„Veith."

(„Marine-Rundschau").

Proeftochten en Stoomwezen.

Natie.	Type schip.	Naam.	Waterverplaatsing.	Vaart.	I.P.K.	Aantal omw.	Kolenverbruik p. uur p. I.P.K.	Opmerkingen.
Amerika	pts. kruiser	Tennessee	14500	22.16	25000	—	—	4-uurs tocht, gebouwd bij Cramps, Philadelphia, 16 Babcock-Wilcox-ketels.
id.	pts. schip	New Jersey	15000	19.18	22805	126.3	0.99	Zie Mar.-bl. 7 Juni '06, blz. 64.
id.	pts. kruiser	Washington	14500	22.41	25000	—	—	4-uurs tocht, gebouwd bij Cramps. 16 Babcock-Wilcox-ketels.
Duitschland	pts. schip	Hessen	13200	18.2	16900	—	—	Zie Mar.-bl. 23 April '06, blz. 940.
Engeland	id.	Africa	16350	18.953	18671	129	0.84	8 uur met 12 mM. luchtdruk op stookplaats. } 18 Babcock-Wilcox en 3 cyl. ketels, gebouwd op de Chatam Dockyard. Machines van Messrs. John Brown en Co. Ltd. Clydebank.
			—	17.547	12847	116	0.80	20 uur.
id.	pts. kruiser	Duke of Edinburgh	13550	22.84	23685	137.3	—	8 uur. 6 cyl. en 20 Babcock-Wilcox-ketels. Luchtdruk 25 mM. (zie Mar.bl. 23 April '06, blz. 940).
Frankrijk	id.	Dupuy de Lome	6780	13	3500	—	—	Voorloopige proeftocht, 10 uren met 12 ketels (Normand-ketels).
Japan	pts. schip	Katori	15950	20.22	—	130	—	8-uurs tocht. Gebouwd bij Vickers Sons and Maxim. 20 Niclausse-ketels.

Engeland.

Aan de firma CAMMELL LAIRD & Co., is de opdracht verstrekt voor den bouw van een torpedokruiser met PARSONS-turbines, die 36 mijl vaart moet loopen en bestemd is voor proefschip. („Zeitschr. d. Ver. Deutsch. Ing.").

Ten gevolge van de genomen proeven omtrent kolen laden op zee met het gouvernementsschip „Basilisk" en de steenkolenboot „Torridge", zijn belangrijke verbeteringen aangebracht in deze wijze van kolen overnemen en er mag thans worden aangenomen dat het mogelijk is meer dan 100 tonnen per uur over te nemen terwijl de schepen met een 10 mijls vaart stoomen.

(„Engineering").

Blijkens eene mededeeling van de vertegenwoordigers (W. SCHLUSEN & Co. te 's-Gravenhage, Stadhouderslaan no. 8) van BABCOCK & WILCOX Ltd., zal de nieuwe Britsche turbine-kruiser „Indomitable" met een vermogen van 41000 I.P.K. van BABCOCK & WILCOX waterpijpketels worden voorzien.

Op de terugtocht naar Malta, na het bezoek aan Italie, van de Middellandsche zeevloot, werd op het laatste gedeelte van de reis een vollekrachts-tocht gehouden. Aan boord van de „Prince of Wales" braken de koppelbouten van de zuigerstang (kruispen-metaalbouten) van B.B.zijde hooge druk cylinder, waardoor het cylinderdeksel brak. Drie stokers werden daardoor gedood, of stierven tengevolge van de bekomen verwondingen en twee stokers werden gekwetst. („Marine Rundschau").

De op de THAMES IRON WORKS gebouwde kolenlichter van 1200 tonnen laadvermogen heeft eene bizondere inrichting gekregen om de kolen gemakkelijker in de zakken te vullen. Zij heeft twee kranen die per uur 120 tonnen kolen aan boord der oorlogsschepen kunnen afgeven. Het vermogen daarvan bij het kolenladen van de „Duke of Edinburgh" bedroeg echter slechts 100 tonnen per uur. („Marine Rundschau").

Nadat de sedert drie jaren gaande zijnde proeven omtrent het verbranden der onder water bewaarde steenkolen, goede uitkomsten gegeven hebben, heeft de Admiraliteit eene uitbreiding dezer proeven bevolen. („Marine Rundschau").

Frankrijk.

Aan boord van de torpedoboot no. 341 zijn waarschijnlijk tengevolge van het onklaar zijn der toestellen om de luchttoevoer van de kunstmatigen trek af te sluiten, bij het opstoken de vlammen naar buiten geslagen, waardoor zes stokers ernstige brandwonden bekwamen, waarvan reeds eenige overleden zijn.

(„Schiffbau").

EENIGE AFMETINGEN VAN DE VOORNAAMSTE ATLANTISCHE STOOMERS.

Nationaliteit.	Engelsch	Engelsch	Duitsch	Fransch	Amerikaansch.
Naam van het schip	Lusitania	Campania en Luciania	Kaiser Wilhelm II	La Provence	St. Paul en St. Louis.
Bouwmeester	John Brown & Co. Ltd.	Fairfield Co. Glasgow	Vulcan Co. Stettin	S. des Chantiers et Atchers de Saint Nazaire	Cramp of Philadelphia.
Eigenaars	Cunard Company	Cunard Company	North German Lloyd	Co. General Transatlantique	American.
Jaar waarin gebouwd	1905–1907	1893	1902	1905–1906	1895
Lengte over alles	785 vt.	622 vt.	706 vt. 6 dm.	624 vt. 8 dm.	554.2 vt.
Lengte tusschen de loodlijnen	760 „	600 „	–	597 „ 1 „	535.8 „
Breedte	88 „	65 vt. 3 dm.	72 vt.	64 „ 7½ „	63 „
Diepte	60 vt. 6 dm.	41 „ 6 „	52 vt. 6 dm.	41 „ 8 „	42 „
Tonnemaat	32500	12500	20000	–	11629
Diepgang	33 vt.	25 vt.	29 vt.	26 vt. 9 dm.	26 vt.
Waterverplaatsing	38000	18000	26000	19160	16000
Aantal passagiers 1e klasse.	550	600	775	442	320
„ „ 2e „	500	400	343	132	200
„ „ 3e „	1300	700	770	808	800
Type machines.	Turbines	vijf cyl. triple exp.	vier stel, vier cylinder quadruple expansie	vier cyl. triple exp.	zes cyl. quadruple expansie.
Aantal krukken van iedere machine	–	3	6	4	4
Diameter cylinders	–	twee van 37", een van 79" en twee van 98"	vier van 37.4", vier van 49.2", vier van 74.8" en vier van 112.2".	twee van 47.2", twee van 76.3" en vier van 88.18"	twee van 28", een van 55", een van 77" en twee van 77".
Slaglengte	–	69"	70.86"	66.9"	60"
Aantal en type stoomketels	25 cylindrische	12 dubbele, 1 enkele cyl.	12 dubbele, 7 enkele cyl.	21 cyl.	6 dubbele, 4 enkele cyl.
Aantal vuren	192	102	124	84	64
Stoomdruk in Eng. ponden.	200	165	225	200	200
Totaal verw. oppervl. in □ Eng. vt.	160000	82000	107643	58342	40320
Totaal roosteroppervl. in □ Eng. vt.	3950	2630	3121	1571	1144
Trek.	Howden's	Open stookplaats	Open stookplaats	Howden's	Howden's.
Totaal I.P.K.	68000	30000	38000–40000	30000	18000
Vaart in mijlen	25	22.01	23.5	22.05	21.08

KOLENVERBRUIK VAN EENIGE ATLANTISCHE STOOMERS VAN DE CUNARD-LIJN.

	Brittannia 1840	Persia 1856	Gallia 1879	Umbria 1884	Campania 1893	Lusitania 1907
Steenkolen benoodigd om naar New-York te stoomen (tonnen)	570	1400	836	1900	2900	5000
Meegevoerde lading (tonnen)	224	750	1700	1000	1620	1500
Aantal passagiers	115	250	320	1225	1700	2350
I.P.K.	710	3600	5000	14500	30000	68000
Stoomdruk in Eng. ponden.	9	33	75	110	165	200
Kolen p. u. p. I.P.K. in Eng pd.	5.1	3.8	1.9	1.9	1.6	1.45
Vaart in mijlen	8.5	13.1	15½	19	22	25

(„Engineering").

Onderzeesche booten.

Engeland.

De duikbooten, aangevraagd bij de begrooting van 1906, zullen aan de oppervlakte van de zee 18 mijl en in gedoken toestand 10 mijl loopen. Werkingssfeer 600 mijl. Vermogen der machines 900 I.P.K.

Weder zullen zes oorlogshavens onderzeesche booten ter verdediging krijgen. Portsmouth blijft echter het hoofdkwartier. Verdere stations zijn nog Plymouth en Dover, terwijl er ook aan de „Nore" een zal worden opgericht. Als derde moederschip voor onderzeeërs wordt de kruiser „Bonaventure" ingericht.

(„Mittheilungen a. d. G. d. S.")

Naar vermeld wordt, heeft de Amerikaan LEWIS NIXON een onderzeesche boot uitgevonden, die al het bestaande overtreft. In gedoken toestand kan men geluiden en voorwerpen waarnemen op veel grooter afstand dan tot nu toe, waardoor bijv. de nadering van een torpedoboot of ander schip tot op twee mijl afstand wordt bemerkt. De nieuwe boot zal voorzien zijn van nieuwe inrichtingen voor het plaatsen en opruimen van torpedo's en zal een vaart hebben van 21 mijl.

Frankrijk.

De indertijd veel besproken onderzeesche boot „Goubet I" is voor 3000 francs verkocht. („Marine-Rundschau").

Rusland.

Betreffende de werkeloosheid der Russische onderzeeërs in den Russ.-Japanschen oorlog wordt gemeld, dat deze geen passende torpedo's bezaten en er buitendien geen geoefend personeel was.

Personeel.

Amerika.

Aan de sterkte van het personeel mankeeren rond 5000 man. De secretaris van Marine heeft verklaard, dat aan de eene kant de lichaamseischen voor de rekruten onnoodig hoog schijnen en ten tweede bij de rekruteering, niet met de noodige en meest mogelijke energie wordt gewerkt. Hij wil de oprichting van meer rekruteeringskommando's en voor dit doel de beschikbaarstelling van 121340 dollars in plaats van tot nu toe 100.000 dollar. („Marine Rundschau").

In de „Marine Rundschau" Juni '06 komt een bijdrage voor over het vraagstuk der opleidingschepen. De schrijver roert dit onderwerp aan ten 1e omdat de ouderdom der bestaande opleidingsschepen 't vermoeden wettigt, zij niet lang meer mede zullen kunnen en ten 2e omdat de vraag bij hem opkomt of 't bepaald goed is, de jeugdige toekomstige officieren en onderofficieren verder nog op zulke schoolschepen op te leiden. Hij schrijft o.a.:

„In het Octobernummer van de Marine Rundschau 1901 kwam een arbeid voor, getiteld „een toekomstschoolschip" waarin de schrijver 4 punten opgeeft, die hem noopten een voorstel te doen tot nieuwe constructie van een speciaal adelborsten-opleidingsschip in den bouwtrant van een groot modern bewapend koopvaardijschip, t.w.:

„1e de ouderdom van de tegenwoordige opleidingsschepen; 2e de gemeenschappelijke inscheping van adelborsten en jongens; 3e het gebrek aan ruimte aan boord; 4e het groote aantal schoolschepen met groot Etat Major. Bij punt 1 zij opgemerkt, dat niet alleen de hooge leeftijd, maar ook de ouderdom van constructie in niet te verren tijd vervanging dezer schepen noodig maakt. Punt 2 is niet van zulk overwegend nadeel, dat dit in elk geval vermeden moet worden. Bij genoegzame medewerking kan die opleiding van adelborsten en jongens zeer goed samengaan. Wil men die van elkander scheiden, dan heeft dit 't noodzakelijke gevolg, dat er meerdere schepen in dienst moeten worden gehouden en een onnoodig groot aantal officieren, onderofficieren en manschappen aan den werkelijken dienst worden onttrokken. Deze schrijver wilde den adelborsten op zijn modern schoolschip een gemeenschappelijke met den geest des tijds overeenstemmende opleiding geven, de jongens echter in kazernen inkwartieren of op kleine schepen kruistochten laten maken. Hiermede kan schrijver zich echter niet vereenigen, daar hij 't niet noodig vindt dat de jongens in hun eerste dienstjaar zoo

moeten worden opgeleid, alsof zij onder ADMIRAAL DE RUYTER zouden moeten vechten. Bij de Handelsmarine is dit iets anders, daar is 't overwegende 't eigenlijke zeemansberoep, bij de Oorlogsmarine is van even groot belang de kennis der wapenen in den ruimsten zin. Ook vindt hij 't niet goed de nieuwe adelborsten een verkeerde voorstelling van een werkelijk oorlogsschip te geven, daar dit toch plaats heeft door de grootte van verblijven, schoollokalen, modelkamer, bibliotheek en leerzaal op 't toekomstschoolschip. De adelborst moet niets leeren, wat hij later niet meer noodig heeft, of wat hij nergens meer terug vindt. In den tijd der zeilschepen onderscheidden de schoolschepen zich in principe daar niet van, waarom dan nu wel van de nieuwere schepen?

Bij 't algemeen onderzoek naar de vraag, welke typeschip het meest zich zou eigenen voor schoolschip, komt de schrijver van het „toekomstschoolschip" tot 3 mogelijkheden: 1e oorlogsschepen, die niet meer hun volle waarde hebben, 2e moderne oorlogsschepen, 3e nieuwe aanbouw.

Het eerste vindt hij lapwerk en stelt dit gelijk met verouderde schepen; met het 3e valt geene rekening te houden, daar de opleiding niet 't gevolg mag hebben dat de strijdkrachten ter zee daardoor zouden worden verzwakt, blijft alzoo over N°. 2. Resumeerende zijn zijne eischen: 1e schepen van één klasse, teneinde gelijkvormige opleiding en betere maatstaf te hebben bij de beoordeelingen; 2e moderne schepen, evenals moderne Artillerie en Machines; 3e voldoende ruimte tot het onderdak brengen en zaakkundige opleiding van 't jeugdige personeel, en komt hij tot de 5 schepen van de „Freya"-klasse, daar deze door 't gemis van gordelpantser en hunne geringe snelheid geen gelukkig type zijn voor groote kruisers. Hiervan toch zijn constructie, inrichting en artillerie modern, zoodat 't onderwijs in scheepsbouw, de exercitiën enz. groote practische waarde hebben. Bij de rekruten toch wordt het bewijs geleverd hoe aan menschen, die vóór hun in dienst treden, nog nooit een schip hadden gezien, door zaakkundig onderricht en aanschouwelijk onderwijs, in zeer korten tijd veel kan worden geleerd. Minstens toch wordt een grondslag gelegd, die bepaaldeijk waarde heeft. Minder dringend vindt hij de eischen van nieuwere machines, daar hij 't slechts noodig vindt dat de zeeofficier een algemeen overzicht daarvan heeft, daar 't slechts aan enkelen gegeven is, dat vak geheel te beheerschen, maar 't is wel noodig dat de kennis op modernen grondslag worde opgebouwd.

Het schijnt niet uitgesloten, dat de 50 à 60 Ingenieurs-leerlingen evenzoo aan boord van de nieuwe opleidingsschepen komen. Het technisch personeel heeft dus eene groote ruimte noodig en dit kan slechts gevonden worden door inkrimping van 1e het aantal matrozen, 2e het aantal adelborsten en jongens; dit aantal echter niet verminderd kunnende worden, is eene indienststelling van een 4e schoolschip noodig en kan 't 5e van de Freya-klasse als reserveschip blijven.

In de volgende regelen zij in korte trekken geschetst, hoe 't onderricht in de verschillende vakken zou kunnen worden geregeld.

Inwendige dienst. Practisch de huishouding aan boord en het beheeren der details.

Stuurmanskunst. De behandeling der tijdmeters en het practisch compenseeren van bijzondere onderrichtskompassen zou van veel waarde zijn.

Zeemanschap. Roeien, zeilen, varen met stoomsloepen, den eersten tijd de adelborsten met bekwame bootslieden mede sturen; in het 3e jaar moet dan worden geeischt dat ze onder alle omstandigheden goed met hun sloep kunnen omgaan. Ook de kunst van 't manoeuvreeren onder stoom met 't schip zelf zou in het 2e halfjaar b.v. systematisch kunnen worden behandeld. Bijzonder gewicht moet worden gehecht aan het practisch leeren der regelen voor 't uitwijken en voeren van lichten op zee. De kennis van de verschillende soorten van zeilschepen van de Handelsvloot wordt van zelve gedurende het wacht doen geleerd. Alle begrippen over de manoeuvres met zeilschepen zijn noodig, daar dit bij 't uitwijken daarvoor te pas kan komen. Alle soorten manoeuvres voor 't ten anker komen dikwijls beoefenen, 't uitbrengen van zware ankers, matrozenwerk en de kennis van 't geen de zeeman noodig heeft aan boord voor zijn werk.

Artillerie. Voornamelijk de bediening van 't geschut en 't schieten. De kennis van de inrichting van 't materieel moet verkregen worden bij 't onderhoud en schoonhouden van 't geschut. Een rijke voorraaad van exercitie munitie is noodig voor goede voorbereidende oefeningen. De adelborsten moeten veel deelnemen aan de schietoefeningen der kanonniers en veel geoefend worden in de vuurleiding, als bedieningsmanschappen in de munitiebergplaatsen en den dienst bij de schijven, afstandmeten, enz. Verder moeten de Infanterie exercitiën onderwezen worden en het gevechtsklaar maken van het schip.

Torpedodienst. Theoretisch slechts een algemeene grondslag, practisch de exercitiën en 't schieten. Het zelfstandig schieten moet overgelaten worden aan een speciale cursus.

Wiskunde, natuurkunde en vreemde talen. Geene opmerkingen.

Stoomwerktuigkunde. Hoofdzakelijk practisch onder leiding van Ingenieurs van de wacht.

Lichaamsoefeningen. In de plaats van de oefeningen in 't tuig moet nu treden meer gymnastiek, zwemmen, sport aan den wal enz.

Wat betreft de opleiding van jongens, die zou ongeveer op dezelfde leest geschoeid moeten worden wat betreft 't schieten en de sloependienst. Het varen met stoomsloepen moet dan

voor hen bewaard blijven, tot zij ingedeeld zijn bij de scheepsjongensdivisie.

Verder wordt 't volgende voorgesteld: Om den ouderdom der lichtmatrozen op te voeren, moest de jongste ouderdomsgrens $^1/_2$ jaar of één jaar worden verhoogd, zoodat dadelijk rekening kan worden gehouden met menschen van rijperen leeftijd. De opleiding bij de scheepsjongensdivisie kan 6 maanden verlengd worden, de oefening met sloepen, matrozenwerk, stuurmanskunst en seinen meer worden uitgebreid. Het onderricht in de wapenhandel, postendienst, patrouilledienst, behandeling van ondergeschikten, 't omgaan met menschen, die zich aan den drank te buiten hebben gegaan en hunne houding tegenover de politie moet krachtig worden beoefend. Ten einde de jongens artilleristisch te ontwikkelen en scheepswijs te maken, kan een ouder linieschip van de reserve worden gebruikt met een overste als commandant en eene verminderde vaste bemanning van de „scheepsjongensdivisie". De jongens worden dan kompagnies gewijs met hunne eigen officieren als wachtluitenants b.v. 3 maanden aan boord geplaatst en voor het opleidingskader scheepsonderofficieren genomen. Volgens dit voorstel zullen de jongens minstens een jaar ouder zijn als zij tot matroos worden bevorderd.

De schepen moesten tot na 't einde der herfstmanoeuvres in 't vaderland blijven om aan die oefeningen deel te kunnen nemen; in 't eerste halfjaar reizen maken naar Noorwegen, Zweden, Engeland en Holland en 's winters, zooals tegenwoordig, naar West-Indië, Zuid-Amerika, Noord-Afrika en de Middellandsche zee. Ook moet nog gemeld worden, dat hun waarde als oorlogsschip voor politieke doeleinden hooger is dan die van de tegenwoordige schoolschepen.

Duitschland.

Verbetering van het Ingenieurspersoneel.

De afgekondigde regelingen voor de verbetering en vorming van het Ingenieurspersoneel zijn thans tot een einde gekomen. De kandidaten voor den rang van Marine-ingenieurs, die, na een afgelegd examen zijn aangesteld, ontvangen eerst een driemaandelijksche militaire opleiding en worden daarna 9 maanden voor technische opleiding op actieve schepen geplaatst. Na het afleggen van een zich hieraan aansluitend applicaten-examen, worden zij tot dien rang bevorderd en voor 2 jaar aan boord geplaatst in machinisten-onderofficiersbetrekkingen. Hierop volgt een éénjarig volgen van de aspirant-ingenieursklasse van de Marine-ingenieursschool en na het afleggen van 't eindexamen, de bevordering tot aspirant-ingenieur. Na 4-jarigen diensttijd in in dezen graad in machinewerkplaatsen, bezoeken de aspiranten 1 jaar op dezelfde school de Ingenieursklasse, om na 't afleggen van een examen tot ingenieur te worden bevorderd.

Worden de candidaten gedurende het eerste dienstjaar on-

geschikt voor deze loopbaan bevonden, zoo hebben zij alleen te voldoen aan hunne dienstplicht als eenjarige vrijwillige candidaat-machinist; van de verdere verplichting tot 2-jarige dienstplicht worden zij dan vrijgesteld.

Volgens deze nieuwe opleidingswijze volgt de bevordering tot marine-ingenieur, in gunstige omstandigheden na ongeveer 9 jaar, terwijl tot nu toe deze graad eerst gemiddeld na 14 jaar werd bereikt.

De nieuwe linieschepen, type „Sachsen" en „Bayern", met eene waterverplaatsing van ± 18000 ton, met welker bouw begonnen zal worden, krijgen eene bemanning van 860 man, t. w. 28 officieren en 832 schepelingen; tot nu toe hadden de schepen type „Braunschweig" en „Deutschland" 732 koppen, waarvan 17 officieren. Voor de nieuwe groote kruisers van ± 15000 ton, waarvan de eerste „E" dit voorjaar op stapel wordt gezet, is dit getal 767 man, waaronder 24 officieren; tot nu toe hadden de kruisers van de „Roon"-klasse 23 officieren en 597 man, dan volgen de nieuwere „Scharnhorst" en „D", die juist van stapel geloopen zijn, met 24 officieren en 713 man. Ook de nieuwe kleine kruisers krijgen een grootere bemanning; bij de schepen van 't „Hamburg"-type wordt dit getal van 284 op 293 gebracht. De nieuwe grootere torpedobooten krijgen 2 officieren en 65 man, tegen tot nu toe 2 officieren en 53 man. Dit is een gevolg van de zwaardere bewapening en het grooter vermogen. („Intern. Revue ü d. G. A. u. F.").

Eenige nog niet openbaar gemaakte verklaringen van het marine-programma.

In het geheel wordt het benoodigde aantal zeeofficieren voor het jaar 1920, waarin het programma afloopt, op 2520 man geschat. Tot 1920 moet er nog een vermeerdering van 1150 man plaats vinden, dus bijna een verdubbeling. Het gezamenlijke aantal ingenieurs zal in 1920, 636 man bedragen; van deze zijn er in 1906 pas 241 man, in de volgende 14 jaren moeten er dus nog 395 aangesteld worden. Voor het marine-ingenieurs-korps moeten er dus belangrijke vermeerderingen in verhouding met de tegenwoordige sterkte plaats vinden om aan de behoefte te voldoen. Het uitzicht op bevordering voor de ingenieurs kan dus schitterend genoemd worden in de komende jaren, vooral voor het jongste gedeelte. De geneeskundige dienst zal in 1920 uit 430 man bestaan, van dit aantal zijn er in 1906 eerst 208 klaar. Er worden nog 195 man aangesteld en dus is in dit korps tot aan het einde van dit nieuwe marine-programma nog een verdubbeling te verwachten. Niet zóó groot zal de vermeerdering bij de administratie zijn, want het benoodigd aantal voor het jaar 1920 wordt op 298 man geschat. Voor 1906 zijn 170 plaatsen, tot 1920 mankeeren dus nog 127 man. Het jaarlijksche bedrag voor meerdere aanstelling in het tijdsverloop van 1906—1920 door elkaar gerekend,

wordt voor ieder korps als volgt berekend; bij de zeeofficieren op 77 man, bij de ingenieurs op 26, bij de geneeskundige dienst op 13 en bij de administratie op 9 man. De behoefte aan manschappen voor de matrozen-werf en torpedodivisies in 1920 wordt als volgt geschat: voor de actieve vloot op 20706 man, voor de reservevloot op 10494 man, voor de torpedodienst op 4631 man, voor de buitenlandsche schepen op 14898 man, voor de opleidingsschepen op 2741 man en voor de speciale schepen op 1283 man; in het geheel dus op 57246 man tot 1920, waarbij nog 6410 man voor diensten aan wal en 3182 reserve zijn te rekenen, zoodat het totaal op 66838 koppen gesteld zal worden. Van deze sterkte waren in 1905 slechts 31738 man klaar voor den dienst, zoodat per jaar 2340 man meer benoodigd zijn. („Internationale Revue").

Engeland.

Van de 588 kweekelingen (leerlingen) die hun intrede gedaan hebben in het Koninklijk Marine-college te Osborne tot en met Januari, werden 33 opgenomen met de verminderde opleidingskosten van 40 p. st., op welke vermindering hoofdzakelijk zoons van land- en zeeofficieren aanspraak maken. Te Osborne werden alle leerlingen op proef aangenomen en wordt daarvan een aantal, hoofdzakelijk na afloop van het eerste jaar, weder ontslagen. Zoo werden van de 222 tusschen Juli 1903 en Mei 1904 aangekomen leerlingen 26 wegens onvoldoende vorderingen, 2 wegens physieke ongeschiktheid en 5 wegens slecht gedrag ontslagen. Op het schoolschip „Brittannia", waar dat proefsysteem niet is ingevoerd, werden in Juli 1903 — 70 en in November 1903 — 60 en in Maart 1904 — 62 leerlingen aangenomen, waar, 1 wegens onvoldoend examen en 1 wegens ongeschiktheid het college moesten verlaten.

(„Mittheilungen").

Op de staat van het personeel van het laatste jaar mankeerden nog 400 stokers en 280 zeelieden en wel lieden van de Special Service. Het schijnt gemakkelijker te zijn Long Service dan Short Service lieden te krijgen. Het gebrek aan stokers heeft hoofdzakelijk de Admiraliteit aanleiding gegeven, voor deze lieden het vooruitzicht op de machinisten loopbaan open te stellen. De door deze maatregel getroffen Artificers, die tot nu toe het uitzicht hadden zich langzamerhand in de plaats van de met de zeeofficieren samengesmolten ingenieurs uit te breiden, zijn hierover zeer ontstemd en hebben gedaan gekregen dat de Amalgamated Society of Engineers zich tegen deze maatregel van de Admiraliteit heeft gekant. Vele houden deze gunstige bepaling voor de stokers nog niet voor voldoende, maar verlangen nog loonsverhooging voor alle kategorieën.

(„Marine Rundschau").

Frankrijk.

Organisatie.

Om het benutbare recrutenaantal te vermeerderen, is de kleinste maat der dienstplichtigen en van de vrijwilligers, bij krachtigen lichaamsbouw op 1.52 M. gesteld. De eischen voor gezichtsscherpte zijn vastgesteld voor de takelaars, kanonniers en torpedisten op normale voor 't eene en $^2/_3$ voor 't andere oog; voor fusiliers is dit normaal voor 't rechter en $^3/_5$ voor 't linker; voor stuurlieden normaal voor beide oogen, voor de overige dienstvakken $^3/_5$ voor 't een en $^2/_5$ voor 't andere oog. Voor de aanstelling der adelborsten zijn eenige kleine bepalingen vastgesteld. Elk adelborst, die bij zijn aanstelling op 1 October zijn 16e levensjaar heeft bereikt, moet zich tot 3-jarigen actieven diensttijd bij de vloot verbinden, zijn zij jonger dan begint die verplichting op hun 16e jaar. Zij, die ontslagen worden, moeten deze verplichting nakomen, evenzoo adelborsten 1e klasse, die vóór 't eind van hun dienstverbinding ontslagen worden. Adelborsten 1e klasse en luit. ter zee, die na 't afloopen van de Marine-akademie, na verloop van 3 jaar hun ontslag nemen of krijgen, zijn verplicht tot een 25-jarigen dienst in de Reserve. Voor de adelborsten wordt vereischt een krachtige, tegen de vermoeienissen van den zeedienst bestande lichaamsbouw, zonder lengtemaat. Hun gezichtsscherpte en kleuronderscheidingsvermogen moet zijn voor 't eene oog minstens $^3/_5$, voor 't andere $^2/_5$ van de normale scherpte.

Japan.

Het aantal aspiranten voor de Marine-akademie bedroeg in Januari 1900, 1422, in Januari 1901 – 1704, in 1902 – 1920, in 1903 – 1916 en in 1904 – 2320. Van de 2326 kandidaten in 1904 werden 952 wegens physieke ongeschiktheid ontslagen en 199 verschenen niet na het geneeskundig onderzoek, terwijl 40 niet tot 't examen werden toegelaten. Van de overgebleven 1135 konden 263 't examen in Algebra 396 in Trigonometrie en 137 in de Engelsche taal niet volbrengen, zoodat in het geheel 339 aspiranten met goed gevolg het examen aflegden, van welke de 183 besten in de Akademie werden opgenomen.

(„Mitteilungen").

Rusland.

De commissie, samengesteld om overleg te plegen omtrent de nieuwe organisatie van de Russische Marine, is met haar arbeid klaar gekomen en is tot 't volgende resultaat gekomen.

Chef van de Marine zal in den vervolge de Czar zelf zijn, die zijn gezag zal laten uitoefenen door twee lichamen, het Ministerie van Marine en de Generale Staf van de Marine, die voor 't nemen van gewichtige besluiten zijn handteekening noodig hebben en in naam van den Czar hunne bevelen uitvaardigen: De taak van den minister bestaat in het geheele

bestuur, omvattende de werkkring van den staatssecretaris van de Duitsche marine, alzoo de administratieve, geneeskundige, verplegingsdienst en de rechterlijke macht, de werven, de aanschaffing en 't onderhoud van 't drijvend materieel. Hij draagt dus ook de verantwoording, dat 't materieel steeds op de hoogte van zijn tijd blijft. Naast hem staat de chef van den generalen staf, wiens werkkring een vereeniging is van den chef van 't Duitsche marinekabinet met die van den chef van den admiraalsstaf. Hij heeft alle aangelegenheden van het personeel onder zich. Men kan zijn werkkring het best vergelijken met die van „commandeerenden admiraal" bij de Duitsche marine.

Verder worden twee stations gevormd: dat van de Baltische en dat van de Zwarte zee, voor 't eerste is 't oog gevallen op Libau, daar dat een ijsvrije haven bezit, voor 't tweede Sebastopol. In elk van deze beide havens bevindt zich de zetel van een chef van 't station en de ligplaats voor de vloot van die zee; die chef zal tevens chef van de daar behoorende vloot zijn, terwijl het toezicht over het materieel en de plichten van „eerste officier van de plaats" door bijzondere commandanten wordt waargenomen, waarvan er in elke oorlogshaven 1 is, alzoo in de Baltische zee drie (Libau, Kronstadt, St. Petersburg) in de Zwarte zee twee (Sebastopol en Nikolajew).

De vlooten of eskaders zullen het geheele jaar door in dienst blijven, slechts bij te groote koude wordt de geheele bemanning met hunne officieren in kazernen ondergebracht, terwijl een klein gedeelte wachtsvolk voor het noodige onderhoud van de schepen zorg draagt.

De commissie heeft de gezamenlijke organisaties van vreemde marines grondig bestudeerd en het Duitsche systeem als het meest geëigende voor Rusland verklaard.

(„Intern. Revue ü. d. G. A. u. F.").

Voor den krijgsraad te Cronstadt zullen terecht staan admiraal Rojestvensky, kolonel Clapier de Colongue en Filipovski, de zeeofficieren Baranoff, Semenzeff, Leontieff, Krizanovski en Vetcheslaf en de adelborsten Demtchinski, Zvet-Kolyadinski en O'Brien de Lacy. De 2 kolonels van Rojesvensky's staf zijn beschuldigd van 't feit, dat zij vóór 't gevecht besloten hebben der torpedobootvernieler „Vyedovy" zonder tegenstand over te geven aan den vijand en hun ondergeschikten te hebben overreed ditzelfde te doen. Baranoff, Vetcheslof Leontieff en O'Brien de Lacy in de 1e plaats en de rest van den staf in de 2e plaats zijn beschuldigd lafhartig 't voorstel van hunne superieuren te hebben aangenomen. Admiraal Rojesvensky, hoewel ernstig gewond toen hij overging op de „Vyedovy" is verantwoordelijk gesteld voor 't toestemmen in de overgave van de „Vyedovy" aan de Japansche torpedoboot, zonder een schot ter zelfverdediging te lossen. („Army and Navy Journal").

Draadlooze telegrafie.

Engeland.

Het personeel der draadlooze telegrafie, tot nog toe getrokken uit torpedo- en machinekamerpersoneel, zal tot een eigen korps gevormd worden.

Het station op de werf te Norfolk heeft met den pantserkruiser „West-Virginia" in de baai van Manzanillo (Cuba) gedurende den nacht goede verbinding onderhouden, d. i. dus op 1200 mijl afstand.

Er worden proeven genomen voor draadlooze verbinding met onderzeeërs.

Torpedowezen.

Frankrijk.

Torpedojager „Claymore" behield bij haren proeftocht 30.45 mijl, d. i. 2.45 meer dan contractvaart; zooals bekend is, is zij 30 ton grooter dan de vorigen en bezit een hoog gelegen commandobrug.

(„Le Yacht").

Op voorstel van de Marinestaf zullen op alle schepen, die behalve onderwaterlanceerinrichtingen ook bovenwaterlanceerinrichtingen hebben, deze laatsten weggenomen worden.

De betrekkelijke orders zijn reeds aan alle oorlogshavens gezonden en betreffen ongeveer een twintigtal schepen.

(„Mittheilungen a. d. G. d. S.")

Marinebegrootingen.

Amerika.

Bekend is geworden dat in plaats van de gevraagde 121.6 millioen dollar, 99.7 millioen is toegestaan. In aanbouw komen een slagschip zóó sterk als nog geen ter wereld bestaat en drie destroyers. Bovendien 1 millioen dollar voor proeven met onder water- en duikbooten.

Engeland.

De begrooting voor het dienstjaar 1906—'07 is aangenomen door het Parlement en bedraagt 31.869.500 pond sterling; hetgeen respectievelijk 1.520.000 p. st. en 5.000.000 p. st. lager is dan de bedragen toegestaan voor 1905—'06 en 1904—'05. De vermindering komt in hoofdzaak door besparingen op het hoofdstuk aanbouw, reparatie en onderhoud; terwijl ook de *vlugge* aanbouw hieraan niet vreemd schijnt te zijn.

Voor nieuwe aanbouw is uitgetrokken 9.957760 p. st.

Aan nieuwe schepen werd toegestaan:

4 pantserschepen,
5 volzee-destroyers,
12 kust-destroyers,
12 onderzeeërs.

Het schijnt dat de pantserschepen nog grooter zullen worden dan de „Dreadnought" en dat 2 hiervan slagschepen en 2 pantserkruisers zullen zijn.

Aan de beraadslagingen die de vaststelling der marinebegrooting voorafgingen en aan die begrooting zelve ontleenen wij het volgende:

1e. de hoofdbestemming van het budget moet zijn de strijdwaarde van de vloot zoo hoog mogelijk op te voeren, en om die vloot ten allen tijde gevechtklaar te houden;

2e de toegestane gelden moeten zooveel mogelijk in bovengenoemde zin gebruikt worden.

De begrooting werd vastgesteld op 31.869.500 pond sterling of 1.520.000 p. st. minder dan het vorige jaar, welke als volgt verdeeld zijn:

Actieve dienst:

Soldijen		6.810.700
Verpleging, kleeding		2.053.200
Geneeskundige dienst		275.500
Rechtspleging		14.700
Opleiding en onderwijs		165.600
Wetenschappelijke dienst		65.100
Marine-reserve		426.600
Scheepsbouw reparatie-onderhoud	personeel	2.407.600
	materieel	2.827.200
	particuliere arbeid	8.588.400
Bewapening		2.986.000
Onderhoud gebouwen en waterwerken		1.954.500
Verschillende uitgaven		482.200
Admiraliteit		351.500
	Totaal	29.408.800

Niet actieve dienst:

Nonactief wachtgeld	820.700
Pensioenen voor gewezen militairen	1.256.300
„ „ burger ambtenaren	383.700
Totaal	2.460.700
Totaal generaal	31.869.500

De totale bemanning inbegrepen kustwacht en mariniers bedraagt 129000. De verschillende overwegingen die geleid hadden tot het aldus opmaken der begrooting en tot het minderen of afschaffen van verschillende zaken werden in een geschrift „A statement of naval policy" den parlementsleden ontvouwd. Voor nieuwe aanbouw werd 9.235.000 p. st. bestemd (uit de 3

titels van artikel 8) en de bouw zal begonnen worden van 4 slagschepen, 5 volzee-torpedojagers, 12 kust-torpedojagers en 12 onderzeeërs. 1 April 1906 waren in afbouw 6 slagschepen, 10 gepantserde kruisers, 6 volzee-torpedojagers, 12 kust-torpedojagers, 15 onderzeeërs, 1 overplaatsschip en 1 jacht. De afgeleverde pantserkruisers liepen alle hun 23 mijl contractvaart de verkenners 25,06–25.88 mijl. Op ketel- en machinegebied deelde lord TWEEDMOUTH mede dat voor groote schepen de wijdpijp BABCOCK & WILCOX of YARROW, voor verkenners en torpedobooten de nauwpijpketels van het zelfde type goede uitkomsten gaven. De verschillende snelwerktuigen worden in zoo groot mogelijk aantal in voorraad gehouden en op een zelfde type schip zooveel mogelijk hetzelfde gehouden om ze in oorlogstijd zoo vlug mogelijk te kunnen verwisselen. Op alle nieuwe schepen zullen turbines gebruikt worden. De proeven genomen met vloeibare brandstof aan boord der slagschepen „Mars" en „Hannibal" leidden tot goede uitkomsten. Nu zullen dezelfde inrichtingen worden aangebracht aan boord „Caesar", „Majestic", „Magnificiënt" en „Victorious" en alle zich in bouw bevindende en nog te bouwen schepen. De bemanningen worden hiermede vertrouwd gemaakt door oefeningen aan boord van den torpedojager „Spiteful". Electrische inrichtingen voor verlichting en bedrijf werden zoover mogelijk doorgevoerd.

Met betrekking tot de nieuwe opleiding der officieren moest de admiraliteit harde dingen aanhooren; het nieuwe systeem zoude meenden velen van de Engelsche zeeofficieren maken „Jacks of all trade and masters of none". Ook in het Hoogerhuis gingen soortgelijke stemmen op.

Voor de manoeuvres in Juni was uitgetrokken 41.750 p. st. Zooals bekend is was de hoofdzaak te onderzoeken of de Britsche vloot met haar tegenwoordige standplaatsen in staat is de handel voldoende te beschermen. In hoofdzaak geldt dit voor de vrachtvaart daar men de snelle atlantische stoomers zelf in staat acht een kruiser te ontloopen die toch ook nog in die parages vergezeld zoude moeten zijn door kolenbooten om voldoende lang op zee te kunnen blijven. De admiraliteit wil trachten een convooisysteem in te voeren waarbij de langzame vrachtschepen naar een vooraf besproken punt gebracht worden en vandaar gezamelijk geconvoyeerd moeten worden naar Engelsche havens.

Bedroeg de subsidie in het vorige jaar voor z.g. hulpkruisers nog 142.500 p. st., thans is dit verminderd tot 21.120 p. st. en meent de admiraliteit alleen noodig te hebben de „Campania", „Lucania" en „Umbria" van de CUNARD Co. en de „Express of India", „E. of China" en „E. of Japan" van de CANADIAN PACIFIC RAILWAY Co.

Over de nieuw te bouwen schepen liet de admiraliteit nog niets los. Alleen raakte bekend dat de volzee-torpedojagers 33 en de kust-torpedojagers 26 mijl zouden loopen; en dat de nieuwe slagschepen grooter zouden worden dan de „Dreadnought".

Italië.

De begrooting 1906—1907 bedraagt 111.403.178.04 Lire en is dus 9.605.608.70 Lire hooger als de vorige. De uitgaven voor de eigenlijke oorlogsmarine zijn 81.416.320 Lire wat 2.524.908 Lire hooger is dan die van het vorige jaar.

Het hoogere bedrag zal hoofdzakelijk gebruikt worden voor tractementsverbetering der onderofficieren.

Verkocht zullen worden 24 grootere vaartuigen, 13 torpedobooten 2e klasse, 11 torpedobooten 3e klasse en 2 LAGUNE-kanonneerbooten.

In dienst worden gehouden:

a. Middellandsche zee:
een actief eskader van 10 pantserschepen, 6 destroyers, 12 hoogzeetorpedobooten en 3 schepen voor bizondere diensten; een reserve-eskader van 6 pantserschepen, 6 torpedojagers en 16 torpedobooten 2e klasse.

b. In de Atlantische Oceaan:
een divisie bestaande uit 2 pantserschepen en meerdere kleine schepen.

c. Stationschepen in de Chineesche zee en Roode zee. In de Indische Oceaan, in de Bosporus en voor Creta.

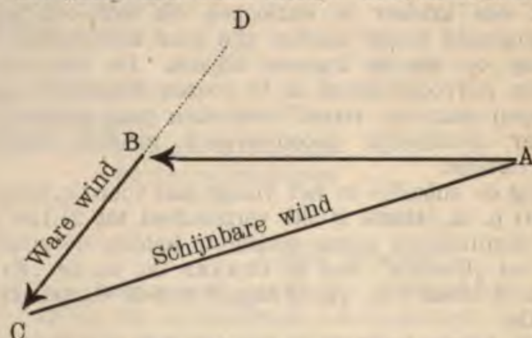
Voor de mobiele verdediging zijn 50 torpedobooten 2e klasse en 22 der 3e klasse in dienst gesteld.

Allerlei.

Amerika.

Een toestel tot het bepalen van de ware windrichting en de snelheid van den wind op zee.

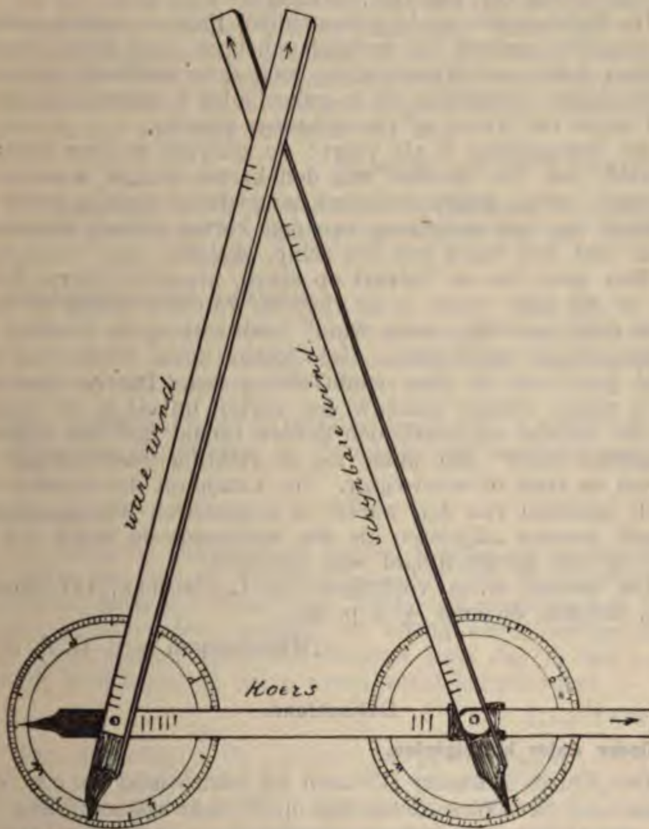
In het „Quarterly Journal of the Royal meteorological Society", Vol. XXX, No. 132, geeft A. LAWRENCE ROTCH, directeur van het „Blue Hill Observatory" U. S. A. eene beschrijving



van een door hem uitgevonden instrument, waarmede de ware richting en snelheid van den wind aan boord van een schip kan worden bepaald.

Stelt „B A" de vaart van het schip in tegengestelde richting, dus ook de door den vaart van het schip te voorschijn geroepen beweging van de lucht voor en „B C" de ware windrichting, dan is de resultante AC de schijnbare windrichting. Worden nu de hoeken DBA en BAC, dat zijn de hoeken tusschen die windrichtingen en de kiellijn, gemeten, dan is de driehoek ABC, waarvan de zijde BA = vaart schip, bekend is, bepaald en is daardoor ook de zijde BC, de ware windrichting, gegeven.

Tot graphische oplossing van dit vraagstuk dient het instrument, waarvan de inrichting hier wordt beschreven.



„Van twee messingen schijven van ongeveer 75 mM. doorsnede, welke voorzien zijn van een graadverdeeling als op een kompasroos, is één op de onderkant van een korten palmhouten liniaal draaibaar bevestigd. De liniaal heeft 30 deelstreepen, aan de bovenzijde voorzien van het opschrift „Koerslijn" met een pijl, waarvan de punt, naar de richting van den pivot afge-

keerd, wijst. Om diezelfde pivot draait een tweede langere liniaal met 60 deelstreepen en opschrift „ware wind". Een over den korten liniaal glijdende messingen huls draagt aan de onderkant de 2e messingenschijf; aan de bovenkant is die 3e liniaal voorzien van 60 deelstreepen en het opschrift „schijnbare wind" en is draaibaar bevestigd aan den huls. Op de beide lange linialen is een van den pivot afgekeerde pijl gegraveerd. De korte einden zijn spits bijgewerkt voor 't aflezen van de koers of windrichtingen. Voor het gemakkelijker peilen dragen de beide lange linialen vizieren, en is aan de nietglijdende messingenschijf een handvat bevestigd.

De deelstreepen op de gezamenlijke linialen moeten natuurlijk dezelfde eenheid tot grondslag hebben. Bij kleine hoeken tusschen koers en windrichting geeft deze methode natuurlijk weinig juiste resultaten en is geheel niet te gebruiken, als de wind recht van voren of van achteren inkomt.

De behandeling is als volgt: de schijven worden zoodanig gedraaid, dat het midden van den korten liniaal, waarvan de pijl naar voren wijst, de koers aangeeft en daarna wordt het geleistuk op den deelstreep van den korten liniaal, overeenkomende met den vaart van het schip, gesteld.

Men gaat nu te loevert op staan, brengt de korte liniaal met de pijl naar voren in de richting van den koers, de lange liniaal met opschrift „ware wind" loodrecht op de richting van de aanrollende golfkopjes. Het spitse korte einde van den liniaal geeft dan de ware windrichting aan. Daarna gaat men aan lij staan, brengt opnieuw den korten liniaal in de richting van de kiellijn en draait den derden liniaal met het opschrift „schijnbare wind" zoo lang, tot de richting overeenkomt met die van de rook of windwijzer. Op 't snijpunt der linialen kan dan de snelheid van den waren en schijnbaren wind in dezelfde eenheid worden afgelezen als die, waarmede de vaart van het schip op den korten liniaal was ingesteld.

Dit toestel is te verkrijgen bij L. CASELLA, 147 Holborn Bars., Londen, en kost ± 3 p. st.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.")

Duitschland.

Onder water kloksignalen.

De „Kaiser Wilhelm II" nam bij zware mist het o.w. kloksignaal van het Weserlichtschip op 10 mijl afstand waar. Op deze aanwijzing werd koers veranderd en met 13 à 14 mijlsvaart na 13 minuten stoomen het lichtschip genaderd tot het mistsein verkend werd.

Het oriënteeren van de standplaats bij mist op 10 mijl afstand, toont weder 't groote nut aan dezer inrichtingen aan boord der schepen. („Schiffbau").

„Dreadnought."

De kosten worden geschat voor de geheele vervaardiging op 24 millioen gulden. Ten einde vlug te kunnen afbouwen zijn vele eischen van scheepsinrichting onvervuld gebleven, doch gaf het laten vallen dier eischen belangrijke besparing en winst aan tijd zoodat, ongeacht de hooge bedragen voor overwerkuren, de „Dreadnought" betrekkelijk niet duurder wordt, dan een slagschip van vroeger. („Schiffbau").

Stranding „Donegal."

Bij het onderzoek in zake het aan den grond loopen in de Golf van Suez van den kruiser „Donegal" bleek, dat de beide meest verantwoordelijke officieren de brug verlaten hadden om de equipage te zien gymnastiekoefenen en om weekrapporten te teekenen, terwijl zij de navigatie, nabij een gevaarlijke kust, overlieten aan een jong luitenant ter zee.

(„Army and Navy Journal").

In Engeland is een nieuw soort **veiligheidsmat** in beproeving in de marinedirectie's, nadat eene beproeving aan boord der „Sapphire" goed voldeed.

Diepteregelaar met kwikkolom.

Bij de patentberichten in „Engineering" van 25 Mei 1906 komt o. a. voor eene beschrijving en illustratie van een diepteregelaar van den heer A. J. v. STOCKUM.

Over stabiliteit van o.z.-booten komt een artikel voor van Sir WILLIAM H. WHITE in „Engineering" van 25 Mei 1906, blz. 703.

Tactiek.

De tactische manoeuvres hebben bestaan in de beoefening van eene soortgelijke aanvalsmanoeuvre, als de Japanners bij Tsoeshima bezigde. Waar deze echter de zoogenaamde T-mamanoevre uitvoerden, waarbij de vijand wordt voorgesteld in linie achter elkaar door het staande been der T, had nu het liggende deel meer de halve maan vorm aangenomen ⌒|

(„Le Yacht").

Vier slagschepen, de „Kaiser", de „Deutschland", de „Preussen" en de „Friedrich der Grosse", gebouwd bij de stichting van het Duitsche Keizerrijk, zijn uit de schepenlijst geschrapt. In het laatste $1^1/_2$ jaar zijn vijf slagschepen, vier kruisers en drie kanonneerbooten geschrapt.

Engeland.

Door „the Scott's Shipbuilding and Engineering Comp. Ltd. of Greenock" werden de stoomschepen voor „the Holt-line" „Memnon" en „Astynax", in den merkwaardig korten tijd van

resp. zes en zeven maanden gebouwd, van machines voorzien en aan de eigenaars afgeleverd. De afmetingen dezer schepen zijn als volgt: lengte tusschen de loodlijnen 390 vt., breedte 49 vt., diepte 31 vt. 6 dm., vaart (dienst) 11 mijl; ladingscapaciteit 7300 tonnen. De machines zijn van het triple expansie systeem, (een schroef), die stoom krijgen uit twee cylindrische ketels; ook is een hulpketel aanwezig.

(„The Times — Eng. supplement").

De helling te Portsmouth, waarvan de „Dreadnought" te water gelaten werd en die daarvoor verlengd was tot 158 M., zal nu verder worden verlengd tot 213 M.

Verder worden 2 dokken vervaardigd van 213 M. lengte. Betreffende de „Dreadnought" is nog bekend geworden, dat het schip geen ram voert. Waterdichte deuren ontbreken. Iedere afdeeling heeft een lift naar boven.

De „Daily Telegraph" deelt mede, dat de Engelsche Marine-begrooting op 13 Juli nog niet zal worden behandeld, daar men op het laatste oogenblik bezwaar ziet in de vermindering van vlootuitbreiding, waar Duitschland binnen twee jaren vier en Frankrijk zes groote slagschepen laat bouwen.

Bij de uitgebreide nu in werking zijnde Engelsche vloot-manoeuvres valt een aanbevelenswaardige nieuwigheid op te merken, n.l. het detacheeren van landmachtofficieren van eenige ondervinding op de verschillende groote schepen, ten einde zich vertrouwd te maken met de wijze van aanval en verdediging der kusten en met de vraagstukken, welke hieruit voortvloeien en voor de kustverdediging van belang zijn. De tegenwoordige toestand toch van de bewapening en de aard der kustverdedigingswerken vereischen een nauwere aaneensluiting van de zee- en landmacht en is hiervoor practische studie noodig van de betrekkingen die tusschen deze twee verdedigende krijgsmachten ontstaan kunnen, bij het samenwerken bij gemeenschappelijke verdediging der kusten

(„Army and Navy Journal").

Frankrijk.

De onderzeeër „Bonite", reeds bekend door hare aanvaring met de „Suffren", stootte bij het verlaten van Toulon tegen de bazaltblokken van de pier, waarbij hare duikroeren in de steenen onklaar geraakten. Na het uitwerpen der looden veiligheidsballast steeg zij weder aan de oppervlakte.

De „Bonite" voer met de periscoop boven water. Schade gering.

In de „Marine-Rundschau" van Juni 1906 wordt de organisatie en uitrusting der Fransche torpedobootsflotilles behandeld.

Japan.

De toegang tot den commandotoren van het nieuwe slagschip „Katori" geschiedt van boven door den kaartenkamer.

De Engelsche Vlootmanoeuvres. Vertaald uit: „Le Yacht par J. V."

De groote Engelsche manoeuvres van dit jaar zijn van een bijzondere beteekenis en uitermate belangrijk. Zoo ook volgen verscheidene tijdschriften op het vasteland deze manoeuvres met een ijver en nauwgezetheid, als gold het werkelijke oorlogsgebeurtenissen.

In de eerste plaats is de politieke toestand van Europa niettegenstaande den uitslag van de Conferentie te Algésiras niet geheel zuiver. Men hoopt nu tevens uit deze manoeuvres een juister beeld te verkrijgen, wat Engeland precies wil of welke rol het denkt te spelen.

Verder zijn de strijdkrachten die in werking gesteld worden van de aanzienlijksten, die ooit eenige natie bijeen heeft verzameld na de verschijning der gepantserde schepen.

Voegen wij hierbij het groote belang van een geheel nieuwe proef geruimen tijd te voren aangekondigd, en niet zonder een weinig vertoon. Thans wil de admiraliteit, na aan Groot Brittanië de grootste vloot geschonken te hebben, de meest homogene, en waarschijnlijk de schoonste, welke er op de wereld is, na deze enorme strijdmacht te hebben ingedeeld op een geheel nieuwe en logische wijze, na vooraf de mobilisatie van hare onderdeelen met zorg te hebben voorbereid, deze ontzaggelijke oorlogsmachinerie in werking te zetten en zich rekenschap geven door een soort algemeene repetitie van hare macht, samenwerking en krijgswaarde.

Noch geld, noch zorgen is gespaard om zoo mogelijk geheel den oorlogstoestand nabij te komen, en zonder zekeren gewezen Franschen minister te kwetsen, kan men volgens ons toch moeielijk deze kostbare, maar eerlijke, open beproeving, een onnut verspillen noemen van 's lands geld.

Driehonderd vier en vijftig oorlogsvaartuigen zijn gemobiliseerd en de Engelsche tijdschriften schatten, dat bij het begin der manoeuvres dit getal bestond uit 32 gepantserde schepen 28 panterkruisers, 30 beschermde kruisers en 130 torpedobootvernielers, bevattende de rest de onderzeebooten, transportvaartuigen, torpedobooten, enz. Wij gelooven, dat wat de pantserschepen aangaat deze cijfers onder de werkelijkheid zijn. De actieve strijdmacht van Engeland in de Europeesche wateren bevat in werkelijkheid 33 linieschepen in vredestijd: 17 van de Kanaalvloot, 8 van de Atlantische Oceaan, 8 anderen van de Middellandsche zeevloot. Laten we nu de Montagu afvallen dan blijven er nog 32.

Maar de reserve divisies bezitten er nog een 12 anderen, waarvan toch minstens een deel, indien niet allen gemobiliseerd

zullen geworden zijn. Daartegenover staat het getal van gepantserde kruisers dat wel beneden de hierboven genoemde 28 zal blijven. Het eerste en tweede kruisereskader bezitten er ieder 6, het derde 4, 3 anderen doen dienst sedert korten tijd in het „speciale eskader". De drie reservedivisies hebben er ieder 2. Totaal 25 daar de pantserkruisers gestationeerd in de Chineesche wateren niet deelnemen aan de manoeuvres. Er zou dus niet moeten besloten worden, dat eenige pantserschepen gebruikt worden als pantserkruisers.

De manoeuvres zijn gesplitst in twee tijdperken, het eerste van 13—24 Juni omvat de mobilisatie, het verzamelen en in het algemeen die operaties welke een zeeslag vooraf zullen gaan. De 2e phase zou men kunnen noemen de verdediging der Engelsche handelswegen van Atlantischen Oceaan en Kanaal. In werkelijkheid strekt zich toch het operatiegebied, dat oorspronkelijk alle zeeën van de aarde zou omvatten, uit van Gibraltar tot Lerwick wat toch nog een aardig stuk is.

De betrokken vaartuigen zijn in twee partijen verdeeld: De Roode partij, of Engelsche partij, aan welker hoofd staat de admiraal Sir A. K. WILSON, is belast met de verdediging van Engeland. Hij beschikt daarvoor over 22 pantserschepen, genomen uit de Kanaalvloot en de Middellandsche zeevloot, over 19 gepantserde kruisers van de 1e en 3e kruisereskaders en der reservedivisies, over 24 niet gepantserde kruisers, 8 éclaireurs, 8 kanonneerbooten, 67 vernielers, 63 torpedobooten en 24 onderzeebooten. Als steunpunten heeft hij de havens van Engeland en Gibraltar.

De Blauwe partij, of vijandelijke partij wordt gecommandeerd door admiraal Sir W. H. MAY. Hij bezit 10 pantserschepen waarbij de 10 linieschepen der Atlantische vloot, 9 gepantserde kruisers, waarbij de 6 van het 2e kruisereskader, en 9 beschermde kruisers, 5 kanonneerbooten en 57 verkenners en vernielers. Hij heeft als basis de kust van Ierland, de Engelsche eilanden van het Kanaal en als uiterste steunpunt Lagos.

Ten einde na te gaan van welk station of vloot eenig hierna genoemd schip afkomstig is wordt verwezen naar het nummer van „Le Yacht" van 21 Juni, pagina 249 en 250, sedert welke datum nagenoeg geen wijziging is gekomen in de daar vermelde indeeling.

Het algemeene schema, dat men gekozen had is als volgt:

Een scheepsmacht, voorgesteld door de blauwe vloot van admiraal MAY is zonder oorlogsverklaring, de vijandelijkheden begonnen.

De roode partij, onder bevel van admiraal WILSON, moet den vijand opzoeken en vernietigen. De blauwe partij veel zwakker, dient tot elken prijs den strijd te ontwijken, zijn tegenstanders afbreuk te doen in kleine gevechten door torpedoaanvallen met bezieling en onversaagdheid aangevoerd, en door te pogen de gemeenschapswegen van den vijand af te snijden en zijn handel te vernietigen, in 't kort hem geheel afmatten, de

strijd zoo dikwijls aangeprezen voor den zwakke tegen den sterkere.

Wel te verstaan is geen enkel officieel programma opgemaakt wat deze aanwijzingen betreft. Geheel het eerste gedeelte der manoeuvres dient geheim te blijven. Hiervoor is eene uitzondering gemaakt voor den Japanschen Marine-attaché wien het vergund werd zich in te schepen op een der vaartuigen der blauwe partij, de „Duke of Edinburgh".

Den 11en Juni waren 28 vaartuigen van de blauwe partij in de Firth of Forth, 6 kruisers nabij de brug en 22 torpedobootvernielers in de pas van Rosyth. Voor de eerste maal zien wij gebruik maken in de manoeuvres van deze plaats als steunpunt.

In den nacht van 12 op 13 Juni werd de order tot mobiliseeren gegeven. Zeer vlug bereikte zij de arsenalen en reservedivisies. Ten 3 u. 's morgens werd het te Portsmouth ontvangen. Het personeel in depôt ging dadelijk over op de groote eenheden van de reservedivisie, waar reeds één uur na 't ontvangen van het bericht 3000 man de bezettingen uitmaakten. Ten half zeven 's morgens waren twee der groote kruisers ter reede en de andere kruisers en pantserschepen volgden binnen het uur. De mobilisatie van de reserve-divisies te Sheerness en Devonport, die van Dover speciaal had met een bijna gelijke snelheid plaats. In 't kort, Engeland is er in geslaagd om de mobilisatie van al haar strijdkrachten ter zee van de eerste en tweede linie te bewerkstelligen *binnen de twaalf uren*, en dit resultaat toont meer nog dan de beelden der gevechten, welke we in het vervolg hier zullen bespreken, tot welk een graad van macht en volkomenheid Engeland hare voorbereiding tot een zeeoorlog heeft weten doen bereiken. Hoever — helaas — zijn wij verwijderd van dit resultaat, aan welke proef zich onze actieve eskaders zelfs niet durven wagen.

Den 13en begonnen de vijandelijkheden: 's nachts vuurde artillerie uit Portsmouth op een bevriende torpedoboot, welke door de scheidsrechters als gezonken verklaard werd.

Tegen den dageraad trachtte een verkenner der roode partij, volgens zekere tijdschriften, wij gelooven echter met een der blauwe partij te doen te hebben, daar Portsmouth aan de roode behoorde, in de haven den kruiser Arrogant te torpilleeren. Een zelfde list, als in den Russisch-Japanschen oorlog weder opgehaald werd, n.l. het varen onder lij van een visschersvaartuig mislukte daar zij tijdig door de zoeklichten ontdekt was.

Daarna den 14en had het eerste ongeluk bij de manoeuvres plaats, de torpedobootvernieler Orwel keerde terug in Portsmouth met een ingedeukten boeg door eene aanvaring met een ander vaartuig van deze klasse. Den 15en Juni tegen dagworden viel de blauwe vloot, in drie deelen gesplitst, de havens Sheerness, Portsmouth en Plymouth aan met het klaarblijkelijk doel om met zijn torpedovloot de nog op de reede verbleven schepen der reservedivisies te vernietigen.

Gedurende deze eerste periode heeft zich een geval voor-

gedaan, dat aanleiding heeft gegeven tot talrijke bemerkingen, waar wij even bij stil zullen staan.

Den 11^{en} Juni kwam te Dover het Duitsche stoomschip "Kanzler" van Hamburg, bestemd naar Oost-Afrika. Aan boord waren een 200 officieren en manschappen der Keizerlijke Marine, waarvan zich eenigen aan wal begaven. Eerst den 13^{en} op den achtermiddag volgde de Kanzler haar bestemming op, na een verblijf van 48 uur in een Engelsche haven, waarvan de strategische waarde zich met den dag uitbreidt.

Het springt toch in 't oog, dat indien de onderzeebooten en torpedobooten uit Dover er toe komen „de hand te reiken" aan die, welke wij te Duinkerken bezitten en welker station weldra Calais zal worden, dat dan de doortocht nagenoeg geheel afgesloten zal zijn voor een Duitsche vloot, welke in dat geval om de kusten van het Kanaal aan te vallen een grooten omweg om de Noord zal moeten nemen en rekening moeten houden met mist en gevaarlijke stroomen.

's Morgens den 13^{en} kwam een gedeelte van de Roode vloot (het Engelsche gedeelte, admiraal Sir A. Wilson) in de baai van Weymouth gedurende een zware mist, welke de vijandelijke verkenners aan 't gezicht onttrok. Dit punt was goed gekozen ter bescherming van dat gedeelte der Engelsche kust.

De baai — ongelukkig erg open — is meer een buitenzee dan een werkelijke beschutting, maar zij heeft het voordeel van zich op ongeveer gelijken afstand te bevinden van Plymouth en Portsmouth, waar de gehavende schepen ingeval van nederlaag zouden kunnen binnenloopen. Zij veroorlooft door hare ligging ook spoedig eene belangrijke versterking te zenden naar een der beide arsenalen, welke het eerst aangevallen wordt, zijnde het arsenaal te Chattam, als meer landwaarts in liggende het minst blootgesteld aan een gevaarlijken aanval.

De tijd, welke aan de blauwe vloot gelaten was om de Engelsche havens aan te vallen, zou verstrijken op den 15^{en} ten 9 u. 's morgens.

De verdedigende vaartuigen bevonden zich in een weinig gunstigen toestand, want indien al admiraal Wilson gereed was, de reserveschepen konden dit eerst den volgenden dag zijn. Hiervoor spraken wij van de uitstekende wijze van mobiliseeren van deze groote reservedivisies.

De Engelsche tijdschriften hebben beweerd, dat die van Devonport, waarvan de schepen niet op de lijst voorkwamen van die, welke aan de manoeuvres zouden deelnemen, eveneens de mobilisatieorder ontvingen. Te Devonport werd de snelheid van Portsmouth bereikt, zoo niet overtroffen. 4 Pantserschepen Empress of India, Nile, Hood en Trafalgar, en 6 kruisers Saint Georges, Highflyer, Doris, Aeolus en Sirius werden, gelooven wij, ten deele gemobiliseerd met bemanningen der artillerie en torpedo-opleidingsschepen, de Cambridge en Defiance gedeeltelijk met personeel van de Royal Naval Volonteer Reserve. Voegen wij er nog bij om daarna van deze mobilisatie af te stappen, dat

de twee pantserschepen van Portsmouth, Centurion en Barfleur, weder in reserve opgenomen zijn den 18^{en} evenals de 4 pantserschepen van Devonport en de kruiser Blake met 4 torpedojagers.

Vermelden wij thans de averijen: Eerst den 16^{en}, de aanvaring tusschen het pantserschip Ramillies en de Resolution, beiden van de reservedivisie van Sheerness. De Resolution had geen enkele belangrijke beschadiging en kon hare kruistocht alleen vervolgen, maar de Ramillies moest worden opgenomen in het dok te Chattam. Daarna, zeide men, moest zij vóór den bepaalden tijd de plaats innemen, in den reservetoestand, van de schepen Hood en Empress of India, wegens kleine onvolkomenheden.

Deze bestemming is echter in tegenspraak met de officieele opgaven, welke op den 18^{en} vermelden het in reserve brengen van de 4 pantserschepen van Sheerness.

Den 13^{en} kwam de gepantserde kruiser Sutley te Portsmouth terug met averij aan de machines. Zij was den 28sten April van China gekomen en toen binnengevallen te Plymouth, waar zij gerepareerd werd om de Hawke te vervangen in het 4^{e} kruiser-eskader. Haar bewapening had zij te Chattam voltooid, zoodat zij in enkele weken de drie groote arsenalen van Engeland afgereisd had. Het is met de arsenalen als met de doktoren, het is beter niet te dikwijls van dokter te verwisselen.

De kruiser Europa van de divisie van Devonport moest met lekke ketels Sheerness-Chattam trachten te halen. Zij lag, gelooven wij, als voorpost op wacht bij de Engelsche eilanden. De gepantserde kruiser Argyll, een der laatstgebouwden van de Devonshire klasse en welke deel uitmaakte van het eerste kruisereskader, kreeg machine-averij gedurende een jacht die zij maakte met groote snelheid.

Teekenen wij verder nog aan dat de aanvaring tusschen de torpedojagers Rith en Orwell, tusschen de Cheerfull en Garry en van den torpedojager Speedy, welke door een kolenboot Stokerley aangevaren werd. Allen werden in het dok opgenomen.

Bij het dagworden van den 15^{en} Juni beproefden drie divisies torpedojagers, behoorende tot de blauwe vloot, Sheerness aan te vallen. Hadden, zooals men zeide, de blauwe torpedojagers werkelijk de bedoeling de verankerde schepen van de reservedivisie te vernietigen? Wij gelooven het niet. Het handelde volgens ons om een schijnaanval, teneinde de actieve vloot, geankerd te Weymouth, naar het Noordoosten te lokken.

Ontdekt door het voorpostenschip, verlicht door zoeklichten, beschoten èn door de kustbatterijen langs de oevers van de Medway èn door de schepen van de reservedivisie, moesten de blauwe torpedobooten terugtrekken na een schijn van verdedigenden terugtocht te hebben aangenomen, waarbij zij twee der hunnen in handen der vijanden lieten en een derde ontredderd werd.

'sMorgens 5 u. stoomde de Sheerness-divisie, sterk drie pantserschepen en vier kruisers, naar Plymouth onder bevel van den Schout-bij-nacht ADAIR.

In 't gezicht van een overmachtigen vijand schijnt ons deze tocht van een kleine divisie gewaagd. Zoo zich echter van af dat oogenblik het kanon reeds liet hooren te Portsmouth en indien een bericht deze versterking opgeroepen had, is de tocht van Schout-bij-nacht ADAIR correct.

De aanval van de blauwe vloot tegen Plymouth lijkt ons zich verder te hebben bepaald tot een even hevige als nuttelooze beschieting. Daarentegen werd de aanval van Portsmouth door de blauwen ondernomen met een vuur en volharding, een beter lot waardig. Dit was blijkbaar de hoofdaanval. Den geheelen nacht van 14 op 15 bleven de zoeklichten van Spithead schijnen, de ruimte doorzoekende. Tegen middernacht beproefde een flottielje torpedojagers de pas van de Needles te forceeren om de torpedojagers en onderzeebooten van den verdediger tot zich te trekken, terwijl een andere flottielje, tijdelijk gemaskeerd door het eiland Wight, met volle kracht den doortocht aan de Oostzijde van Spithead trachtte te forceeren. Zij kon nog een stuk doorstoomen eer zij ontdekt werd, doch nog juist bijtijds door de zoeklichten opgemerkt, en van alle zijden beschoten, moest zij keeren en teruggaan naar Alderney.

Overal was de aanval op de reservevloot mislukt. Te laat hiertoe besloten, op een vooraf gewaarschuwden vijand kon dit ook niet anders. In werkelijkheid echter zal dit niet den derden dag na de mobilisatie geschieden, dat een vastbesloten tegenstander de Engelsche vloot zal aanvallen: plotseling vóór eenige oorlogsverklaring, zooals te Port-Arthur.

Den 15en 's avonds berichtte een telegram uit Guernerey, dat de blauwe vloot in aantocht was, na ontloopen te zijn aan de roode, en op haar weg nog 14 vijandelijke torpedojagers te hebben weggenomen.

Volgens een ander bericht zoude er den 16en slag geleverd zijn in het Nauw van Calais van $9^1/_4 - 10^1/_4$ des voormiddags. Ook verder zou de blauwe partij nog een tweeden aanval op Plymouth voorgenomen hebben. Ten laatste zouden nog te Berehaven eenige schepen der blauwe partij den strijd geweigerd hebben.

Het eerste gedeelte der manoeuvres eindigde feitelijk den 16en Juni. Van dien dag af om voortgezet te worden tot den 19en begon het in reserve brengen van het grootste deel der gemobiliseerde schepen, terwijl de anderen schijnaanvallen deden tegen de kusten, tactische oefeningen hielden of oefeningen in het weder victualiceeren enz., welke tot den 24sten Juni duurden. Van 24—26 kustdagen. Den 26sten was men de tweede phase der manoeuvres ingetreden, n.l. de verdediging der Engelsche handel.

Ziethier welke maatregelen genomen waren. De admiraliteit

had zich verstaan met een groot aantal reederijen van vrachtschepen en stoombooten die nog al veel de Atlantische Oceaan en Middellandsche Zee bevoeren. Reeds van te voren was een som van 750000 francs uitgetrokken voor schadevergoeding en verhooging der assurantie, want de stoomschepen, welke aan de manoeuvres deelnamen zijn door de admiraliteit verzekerd geworden voor 250,000,000 francs. Om het groote verkeer zoo min mogelijk te benadeelen, zouden de schepen, welke groenten, versch ooft, jonge vruchten en zelfs geconserveerde levensmiddelen vervoeren, niet aangehouden mogen worden, evenmin als schepen welke de mail overbrengen; onder geen voorwendsel zou het oponthoud, dat de anderen hebben, 60 uur te boven mogen gaan. De koopvaarders, welke deel nemen aan de actie, hebben zich te begeven òf naar Falmouth òf Milford Haven, indien zij naar Engeland terugkeeren, of wel naar Gibraltar indien zij het verlaten. Zij moeten vereenigd worden in groepen van 10 of 12 op hun handelsweg. De schepen der Roode vloot waren belast met het toezicht op deze wegen van Milford Haven naar Mazagan. Die van de Blauwe vloot hadden Berehaven in het Zuiden van Ierland en Lagos als basis. De vijandelijke schepen moesten de blauwe vlag in de voortop voeren; om een koopvaarder te nemen, moest men minstens tot op 3 mijl naderen, uit 3 kanonnen vuren en het sein hijschen van stoppen. 's Nachts was de kruiser verplicht op één mijl afstand te naderen, drie kanonschoten te lossen en zijn zoeklichten gebruiken.

De aanvaller diende gemeenschap te houden met de prijs en de passagiers en bemanning te visiteeren. Indien de toestand van de zee dit niet toelaat, diende de kruiser een uur zich bij de prijs op te houden. Dezelfde regels gelden voor een groep van schepen, die een kruiser ontmoeten. Deze moest diegenen nemen, welke binnen een afstand van drie mijl waren overdag, een mijl 's nachts en buiten dezen afstand mocht geen der anderen van het konvooi aangehouden worden voor afgehandeld was met de prijzen.

Het stoomschip dat deel neemt aan de manoeuvres, moest trachten gemeenschap te verkrijgen met de schepen der Roode partij en hun inlichtingen verschaffen.

Eenmaal prijsgemaakt door een der blauwe partij, had de prijs in de voortop een roode vlag te hijschen en haar weg te vervolgen zonder met iemand communicatie te houden.

Voor dit tweede gedeelte der manoeuvres waren de verschillende tegenover elkaar staande partijen als volgt samengesteld:

Roode vloot, 21 pantserschepen: „Exmouth" (admiraal Sir A. Wilson), „Russell", „Albemarle" (schout-bij-nacht Groome) „Duncan", „Triumph", „Vengeance", „Glory", „Canopas", „Goliath", „Ocean", „Illustrious", „Prince George", „Jupiter", „Caesar" (vice-admiraal G. Curzon Howe).

Dan het Gibraltar-eskader: „Bulwark" (admiraal Beresford),

„Queen" „Irresistible", „Implacable". „Formidable", „London", „Venerable" (schout-bij-nacht Bridgeman).

16 gepantserde kruisers: „Good Hope" (schout-bij-nacht Neville),„ „Devonshire", „Argyll", „Roseburgh", „Anthrim", „Hampshire", „Euryalus" (admiraal Sir H. D. Bosanquet), „Hoque", „Sutlei", „Cressy", „Bacchante", „Aboukir", deze kruisers in de eigen wateren; „Leviathan" (schout-bij-nacht Sir H. Lambton), „Carnavan", „Lancaster", „Suffolk" met Gibraltar als basis; elf kruisers 1e klasse, 12 2e klasse „Sapphire" en 8 verkenners, 36 torpedojagers en 17 onderzeebooten.

Blauwe vloot, 9 pantserschepen: „King Edward VII" (vice-admiraal May), „New Zealand", „Dominion", „Hindustan", „Commonwealth", „Victorions" (schout-bij-nacht Milne), „Majestic", „Magnificent", „Royal-Oak".

8 gepantserde kruisers: „Drake" (schout-bij-nacht prins v. Battenberg), „Duke of Edinburgh", „Black Prince", „Cumberland", „Cornwall", „Berwick", „Essex", „Bedford", „Niobe" (schout-bij-nacht Gramble), „Europa", „Blenheim", 7 kruisers 2e klasse, 29 torpedojagers en 6 onderzeebooten.

Het overwicht van admiraal Wilson is dus aanzienlijk. Naar hetgeen wij hebben te weten kunnen komen, schijnt het, dat admiraal Wilson trouw is gebleven aan zijn oorspronkelijke taktiek, die bestond uit het opzoeken van den vijand door zijn verkenners, hem steeds afbreuk te doen door zijn kruisers, welke bijna altijd in groepen voeren en eindelijk door opvolgende verliezen hem te dwingen zich samen te trekken en tot een strijd te dwingen met een veel sterkeren tegenstander, welke door den opperbevelhebber steeds bij de hand was gehouden.

Het kanaal, niet te breed, is gemakkelijk van vijandelijke schepen te zuiveren.

Deze bezigheden afgehandeld zijnde, stelde admiraal Wilson op zijn operatieterrein een buigzame uitgebreide voorpostenlinie van kruisers op, onder welker bescherming de handelsschepen zonder te groot gevaar konden varen als zij Engeland naderden.

Dit waren voorbereidende maatregelen, maar het doel moet altijd zijn, de slag, die de vijandelijke macht vernietigen moet en waarna de vervolging der overblijvende afgezonderde deelen der blauwen gemakkelijk wordt.

Om te ontkomen aan zijn tegenstander, beschikt admiraal May over de 5 schepen „King Edward VII, vlug en krachtig, maar ongelukkig bezwaard met 3 der „Majestics" en één „Royal Sovereign", de oude „Royal Oak". De prins v. Battenberg beschikte over de beste Engelsche kruisers en vooral over de snelste.

Den 24sten Juni waren de schepen der blauwe partij in de baai van Bantry, die der roode te Falmouth en Plymouth. Dienzelfden dag verlaten de kruisers van het 1e en 4e eskader

(roode) de Engelsche havens en vanaf den daarop volgenden dag is het kanaal nagenoeg gezuiverd van de lichte vijandelijke vaartuigen.

Achtereenvolgens verschijnen in de Engelsche havens, de kanonneerboot „Circé", genomen door de roode kruiser „Hampshire", verder de blauwe kanonneerboot „Dryad", de torpedojager „Erne", 2 andere kanonneerbooten, genomen door de roode kruiser „Devonshire" en 2 andere torpedojagers, genomen door de „Terrible".

Na deze waaiersgewijze uitgespreide opmarsch viel het kruisereskader den 26sten 's morgens Falmouth weder binnen.

Volgens eene wel waarschijnlijke aanduiding heette admiraal May, die zich mocht bewegen tusschen grenslijnen, getrokken op 600 mijlen afstand van Ierland, ten einde de Engelsche koopvaardijvloot afbreuk te doen, zijn vloot opgesteld te hebben in drie navolgende linies, op de hoogte van Portugal. Zijn pantserschepen in het centrum houdende, stuurde hij om de Noord, het 5^e kruisereskader (schout-bij-nacht Gramble), om de Zuid het 2^e kruisereskader (Prins v. Battenberg). Op deze wijze verkreeg hij eene uitgestrektheid van 250 mijlen, die 's nachts ingekort werd door de kruisers op de vleugels meer terug te laten vallen op het gepantserde eskader.

Het kan zijn, dat admiraal May ongetwijfeld hoopte van de eerste gelegenheid gebruik te kunnen maken om met zijn 9 pantserschepen de 7 van admiraal Beresford, die te Gibraltar was, te kunnen vernietigen.

In afwachting vermeesterden de blauwen de konvooien der vrachtschepen en versperden de wegen om de Zuid en van de golf van Gascogne.

De „Terrible" (schout-bij nacht Cross), die zelf 2 torpedojagers vermeesterd had, werd door de „Niobe" buiten gevecht gesteld (waar de vlag van schout-bij-nacht Gramble woei), maar de „Niobe" moest terugkeeren teneinde de opgeloopen schade te herstellen. Vervolgens werd de gepantserde kruiser „Hoque", die de „Euryalus" vergezelde (admiraal Bosanquet), gejaagd door de 5 „King Edward's" en door hen na een vervolging van 24 uur genomen. Diezelfde schepen namen de roode kanonneerboot „Gossamer", fungeerende als handelsvaartuig. Om de Noord nam de blauwe kruiser „Arrogant" prijs na prijs. Een der verkenners de „Pathfinder" moet admiraal Wilson bericht hebben van de stelling der blauwen op de Portugeesche kust. De admiraal der rooden stelde zich oogenblikkelijk in beweging. Den 27sten te 2 uur op den A.M. had hij communicatie met admiraal Beresford, door middel van draadlooze telegrafie. Ten half 7 's avonds was de vijand verkend, ten half 8 begon het gevecht, een weinig te laat, om beslissend te kunnen zijn. Terwijl admiraal May den prins van Battenberg met zijn uitstekende kruisers ten Zuiden van zich liet en vóór den vijand, ten einde hem op te houden, den schout-bij-nacht Milne met de „Victorious", de 2 andere „Majestics" en de „Royal

Oak", die allen genomen of vernietigd werden, stoomde hij zelf met zijn 5 „King Edwards VII", volle kracht om de Noord. Wegens gebrek aan brandstof onderweg de „New Zealand" moetende achterlaten, kwam hij 's avonds den 30sten in het gezicht der Engelsche kust en stuurde het gouvernement zijn indrukwekkend telegram. „De vijand beheerscht het kanaal en eischt een oorlogsschatting", dreigende de Engelsche havens te bombardeeren, ingeval van weigering of bij aanval door torpedobooten en onderzeebooten van den verdediger.

Er waren ondertusschen nog 4 roode pantserschepen „Exmouth", „Triumph", „Albemarle" en „Vengeance", vergezeld van de gepantserde kruisers „Aboukir" en „Andromeda" 's nachts te Portland aangekomen om kolen in te nemen. . .

Er bleef nu nog over de prins van Battenberg met zijn kruisers, welke hunne operaties tegen de handelsvloot voortzetten ten Zuiden van Kaap St. Vincent.

Het schijnt, dat zij den 29sten door de roode kruisers zijn achterhaald. Een gebrek aan de ketels levert de „Black Prince" in handen van den vijand. De blauwen weten nog de „Devonshire" en de „Anthrim" der rooden te vernielen, maar de „Berwick" en „Amethyst" worden buiten gevecht gesteld. Ten laatste wordt de „Drake" zelf, waar aan boord de prins van Battenberg, buiten gevecht gesteld door de „Formidable".

(Wordt vervolgd).

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingen, enz., door het Ministerie van Marine, afdeeling Hydrographie.

„Ned. krt." No. 93. Straat Soenda. (Noordblad) 1 : 150.000. 's Gravenhage, Mei 1906. Prijs *f* 1.30.

Door deze uitgave *vervalt:* Ned. krt. No. 72. Sumatra, Lampongbaai, uitgave 1886.

„Schetskaart van Nederlandsch Oost-Indië" No. 56, met plans: a. Oostkust Celebes. Sakita tot Toekala. 1 : 300.000; b. Zuidkust Celebes. Golf van Boni. Mond der Tangka-rivier. 1 : 20.000; c. Zuidkust Celebes. Reeden Boelekomba en Bintarore. 1 : 50.000; d. Oostkust Celebes. Soela-eilanden. Straat Greyhound. 1 : 250.000; e. Oostkust Borneo. Telok Apar. 1 : 100.000; f. Z.W.-kust Nieuw-Guinea. Argoeni-baai. 1 : 200.000; g. Z.W. kust Nieuw-Guinea. Kajoe Merah-baai. 1 : 100.000.

's Gravenhage, Juni 1906. Prijs *f* 0.25.

Door deze uitgave *vervallen:* plan b, schetskaart No. 51; plan 5, Ned. krt. No. 271.

„Ned. krt." No. 96. Vaarwaters en ankerplaatsen nabij de West- en Noordkust van Java. 1. W.-kust Java. Vierde punt tot Oud-Anjer. 1 : 25.000. 2. W.-kust Java-Reede Merak. 1 : 25.000. 3. N.-kust Java. Baai van Bantam. 1 : 50.000.

'8 Gravenhage, Mei 1906. Prijs *f* 1.10.

Door deze uitgave *vervallen*: Ned. krt. Nos. 75, uitgave 1885; 76, uitgave 1884 en 77, uitgave 1886.

„Ned. krt." No. 12. Oostkust Sumatra. Blad IV. 1 : 200.000.

's Gravenhage, Juni 1906. Prijs *f* 1.50.

Door deze uitgave *vervalt* de bestaande Ned. krt. No. 12, uitgave 1894.

In de catalogus van kaarten en boekwerken, enz. en op de kaarten zelve moeten de volgende veranderingen worden aangebracht:

Ned.	krt.	No.	9	Oostkust	Sumatra.	Blad	II,	wordt	Blad	I.
„	„	„	10	„	„	„	III,	„	„	II.
„	„	„	11	„	„	„	IV,	„	„	III.
„	„	„	13	„	„	„	VI,	„	„	V.
„	„	„	14	„	„	„	VII,	„	„	VI.

Verbeterblad B voor plannen op de Ned. krt. No. 185, bevattende de verbeterde plannen 5, 11, 12, 13, 14, 15 en 16.

Verstrekking geschiedt kosteloos.

's Gravenhage, Juni 1906.

„Tabel van teekens en verkortingen" No. 231.

's Gravenhage, 1906. Prijs *f* 0.25.

Door deze uitgave vervalt de bestaande tabel No. 231, uitgave 1895.

Allen verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a 's Gravenhage.

Rang en betrekking.	Wachtschip Willemsoord.	Wachtschip Amsterdam.	„Van Ga
Kapt. ter zee, commt.	P. S. R. Wolterbeek	G. A. de Cocq	A. L. Boeler
Kapt.-luit. t. z. id.			
id. 1e officier	A. W. graaf van Hogendorp		K. J. Karsel
Luit. t. z. 1e kl. id.		L. E. A. T. ter Haar	
Luit. ter zee 1e kl.	F. van Wageningen		H. W. A. B
id.	W. J. Tijl		
id.			
id.			
id.			
id.			
id.			
id.			
id.			
Luit. ter zee 2e kl.	C. Rühl	R. H. van Meerlant	F. J. Wittev
id.	E. M. Wissman	J. C. Jager	P. M. van R
id.	A. F. H. Dalhuisen	G. J. te Winkel	M. J. Verloo
id.	A. Seret Azn.	Jhr. C. A. L. v. d. Wijck	J. J. Heilbro
id.	P. F. Postema	A. H. van der Mersch	R. H. Haant
id.	M. J. L. Rosman	B. Brutel de la Rivière	B. J. Heilbr
id.	G. Duijckinck Sander		H. J. Pek
id.	D. A. de Ronde		J. J. Jentink
id.	T. Akkerman		J. N. de Ro
Luit. t. z. 2e kl. M.-R.			
Adelborst 1e klasse			
Kapitein d. mariniers	C. P. van Borselen		
1e Luit. d. Mariniers			L. Spiegelbe
Off. v. Gezondh. 1e kl.	G. Buis	T. Janssonius	
Off. v. Adm. 1e kl. fiskaal	C. Flaes	E. G. de Wijs	I. Lombaard
Off. van Adm. 1e kl.	J. P. Zur Mühlen	J.M.Langlois v.d.Bergh	A. A. J. Sch
id. 2e „	T. Meijer	J. Dolk	L. Hollaar
id.	A. G. van der Land		
Off.-machinist 2e kl.			

Rang en betrekking.	„Friesland".	„Tromp".	„Reinier Cl
Kapt. ter zee, commt.	J. B. Snethlage	F. C. E. L. Koster	
Kapt.-luit. t. z. id.			W. van Vos
id. 1e officier	J. W. van Aalst	G. L. Goedhart	
Luit. t. z. 1e kl., commt.			
Luit. t. z. 1e kl. 1e off.			R. F. v. Bra S
Luit. ter zee 1e kl.	P. H. v. Voorthuijzen	P. te Veltrup	
id.	E. H. Friderichs	Jhr. J. H. O. v. d. Bosch	
Luit ter zee 2e kl.	A. D. Muller	J. H. G. Kremer	A. F. Folke
id.	J. A. Wichers Hoeth	J.A.E. Schenck de Jong	E. T. de Ve
id.	W. E. Wolterbeek Muller	W. J. Janssens	A, E. van D
id.	Jhr. G. L. Schorer	W. Brandt	
id.		P. H. Bussemaker	
Luit. t. z. 2e kl. M.-R.			C. E. Plugge
Adelborst 1e klasse		J. T. A. J. Bruinsma J. S. C. Olivier H. O. van der Straaten	
1e Luit. d. mariniers	G. J. van Loenen	P. J. J. Michielsen	
Off. v. Gezondh. 1e kl.	S. Overdiep	P. W. R. Petri	J. G. Detme
id. 2e kl.			
Off. van Adm. 1e kl.		F. H. A. van der Brugh	
id. 2e „	M. Meinesz		T. Akkerma
Adj.-Administrateur		T. Appels	
Off.-machinist 1e kl.		A. Hardenberg	
id. 2e „	L. B. C. Vries E. M. Buijck	C. W. Kemmer	A. Aarssen

ND IN DIENST ZIJNDE SCHEPEN.

NIX".	„BELLONA".	„NAUTILUS".	„PIET HEIN".
	M. W. L. Olivier	J. F. W. van Dijk	F. E. baron Mulert
r Kool	F. W. J. Groeneboom	R. L. Dijkhuis	C. H. de Lussanet de la Sablonière
let			C. T. Steffelaar
huttevaer			
n			
n Dedem			
Stok			
es			
aad			
da			
r			
aer	W. Lam	J. P. Muller	M. K. Medenbach
temaker	F. A. de Koning	W. C. A. Vink	W. C. Canters
egory	A. Vos	J. A. Jager	R. v. Ameijden v. Duijm
e	A. F. L. Troll	W. Dwars	W. Voorbeijtel Cannenburg
r	M. H. van Dulm		
h	J. Bosma		
elink			
Steijn			
s			
	N. J. Vermeulen		J. A. Bientjes
n Noever	H. J. Dijkstra	S. A. van der Chijs	L. Backer Overbeek
de Brauw			
Brummeler			O. J. Grullemans
	P. M. Schreuders	H. B. van Dam	
			A. den Hamer.

ERLEE".	„ZEEHOND".	„VAN SPEIJK".	„DOLFIJN".
ijtelen	H. A. Schoonhoven	C. C. Zegers Rijser	
			H. M. van Straaten
	M. H. Halewijn		
Aken	H. B. L. Braam	J. Tissot van Patot	A. N. van Santen
dder	G. L. de Bruijn	N. Maats	A. Seret
Groeninx	C. J. E. Brutel de la Rivière		Jhr. M. L. van Geen
n Zoelen			
nder Hein			
hmitz			
	L. J. Büller		A. W. C. G. Kamerling
Raadt	E. G. P. van Sijpveld	C. P. Soutendam	
	W. Kurtz	A. F. G. Croese	

RANG EN BETREKKING.	„GIER".	„AMSTEL".	„VULKAAN".
Kapt.-luit. t. z., commt.		A. Gelderman	
Luit. t. z. 1e kl., id.	J. H. van Leent		A. J. van Stockum
Luit. ter zee 1e kl.		K. F. Sluijs B. Schreuders	
id. 2e „	P. H. Gallé P. Lagaaij R. H. Arntzenius		
Buiteng. Adelb. M.-R.	D. P. Jansen G. Wouters		

RANG EN BETREKKING.	„ISALA".	„MERVA".	„GEEP".
Luit. t. z. 1e kl., commt.	F. J. Goedkoop	P. A. Bik	J. L. H. Luymes
Luitenant ter zee 2e kl.	F. Verschoor van Nisse	J. J. Roog	H. E. te Winkel

RANG EN BETREKKING.	„DAS".	„URANIA".	„POLLUX".
Luit. t. z. 1e kl., commt.	A. H. C. Heydeman	J. W. F. J. de Wal	C. J. v. d. Hegge Sp
Luit. ter zee 2e kl.		H. H. O. v. Hekking Colenbrander	
Off. van Gezondh. 2e kl.			L. D. van Hengel
Off. van Adm. 2e kl.		C. Mathol	

RANG EN BETREKKING.	„DUFA".	„BULGIA".	„UDUR".
Luit. t. z. 1e kl., commt.	H. J. Pak	G. W. de Leur	A. A. Visser
Luit. ter zee 2e kl.	O. Bender	A. F. L. Gregory	A. H. Sirks

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de maand Mei 1906.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Inspect. v. adm.	S. Hummelinck	op pensioen gesteld		1 Mei.
Off. v. adm. 1e kl.	N. J. J. van Rijn van Alkemade	bevorderd tot inspect. v. adm.		„
id. 2e „	O. J. Grullemans	id. „ off. v. adm. 1e kl.		„
Inspect. v. adm.	N. J. J. van Rijn van Alkemade	Wachts. A/d....	Directie A/d., aangew. intendant d. zeem.	„
Off. v. adm. 1e kl.	J. A. Meulemans	non-actief . . .	Van Galen	7 „
Luit. t. z. 1e kl.	P. J. Serlé	bevord. tot kapt.-luit. t. z. en op pensioen gesteld		1 „

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
id. 2e „	C. H. de Goeje . .	Marnix	Dept. v. Marine	7 Mei
id.	T. A. van Hengel.	non-actief . . .	Bulgia	16 „
id.	O. Bender	id.	Dufa	„
Off.v.adm. 1e kl.	J. A. Meulemans .	Van Galen . .	non-actief . . .	9 „
Luit. t. z. 2e kl.	A. van der Sluis . .	Neptunus . . .	id.	16 „
1e luit. d. marin.	C. R. v. Blijenburgh	id.	korps.	11 „
Adelborst 1e kl.	L.J.R. de Chateleux	overleden		14 April.
Luit. t. z. 2e kl.	F. M. Fransen van de Putte	Wachts. W/o.	non-actief . . .	19 Mei.
id.	F. Diephuis	non-actief . . .	Wachts. W/o.	„
id. 1e „	F. Smit.	commt. Merva	gecommitt. n. Hellevoetsluis.	28 „
id.	P. A. Bik.	non-actief . . .	commt. Merva	„
id.	W. H. von Leschen	id.	loodswezen Rotterd.	
id.	J. J. Rambonnet .	Directie A/d. .	non-actief . . .	21 „
id.	M. H. E. Sachse . .	commt. Bulgia	id.	„
id.	C. Kastelijn	Piet Hein . . .	id.	2 Juni.
id.	C. H. de Lussanet de la Sablonière.	1e off. Neptunus	1e off. P. Hein	„
id.	J. F. Nijland	Wachts. W/o.	1e off. Neptunus	„
id.	F. K. Weber. . . .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	1 „
Off.-mach. 2e kl.	W. Kurtz.	id.	Zeehond.	„
Luit. t. z. 2e „	E. Gobée	op verzoek eervol ontslagen .		21 Mei.
Off.-v.adm. 2e kl.	J. H. Ruijgrok . .	op pensioen gesteld		1 Juni.
Off.v.gez. 1e kl.	T. Janssonius . . .	Oost-Indië . . .	1°. met verlof 2°. non-actief	5 Mei. 2 Juni.
Off.v.adm. 2e kl.	W. H. Heeris . . .	id.	1°. met verlof 2°. non-actief	12 Mei. 23 Juni.
Kapt. ter zee .	W. D. H. bar. v. Asbeck	chef v. d. staf en van de afdeeling personeel . .	non-act.	1 Juni.
id.	J. Cardinaal	tijdelijk aan het Dept. v. Marine	chef v. d. staf en v. d. afd. personeel.	„
Off. v. gez. 2e kl.	Dr. H. P. Minkema.	non-actief . . .	hospitaal W/o.	21 „
Kapt. ter zee .	J.W. A. F. v. Maren Bentz v. d. Berg	inspecteur loodswezen te Vlissingen . .	inspecteur-generaal v. h. loodswezen	1 „
Kapt.-luit. t. z.	C. A. Dominicus. .	commt. marine-machinistenschool . .	inspecteur loodswezen te Vlissingen	„
Luit. t. z. 1e kl.	F. Smit.	Directie Helvoet . .	commt. machinistenschool.	„

In de maand Juni.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Kapt.-luit. t. z.	J.J.W.H. v.d. Toorn	op pensioen gesteld		1 Juni.
Luit. t. z. 1e kl.	J. W. van Aalst . .	bevorderd tot kapt.-luit. ter zee		„
Off.-mach. 1e kl.	J. H. Gijzen	bevorderd tot inspecteur van den stoomvaartdienst.		
1e luit. marin.	J. C. de Kock van Leeuwen	1 jaar verlof verleend		

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Kapt. ter zee .	G. P. van Hecking Colenbrander . .	Oost-Indië . . .	1°. met verlof 2°. non-actief	25 Mei. 6 Juli.
Luit. t. z. 2e kl.	M. H. de Beaufort	id.	1°. met verlof 2°. non-actief	21 Mei. 2 Juli.
id.	J. N. de Ronde . .	ld.	1°. met verlof 2°. non-actief	21 Mei. 2 Juli.
id.	J. Voogd		1°. met verlof 2°. non-actief	21 Mei. 16 Juli.
Luit. t. z. 1e kl.	K. J. Karseboom . .	bevorderd tot kapt.-luit. ter zee		6 Juni.
id.	M. H. E. Sachse. . .	non-actief .	tijdel. commt. Isala	18 „
id.	P. H. Cool	op pensioen gesteld		16 „
id. 2e „	T. C. Brust.	bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		„
Kapt.-luit. t. z.	T. Bauduin.	non-actief .	in activiteit te W/o.	19 „
Luit. t. z. 1e kl.	T. C. W. Moorrees .	torpedod. W/o.	commt. Hadda	7 „
id. 2e „	M. C. Koning . . .	Wachts. A/d. .	Hadda	„
id.	J. A. van Hengel.	Bulgia	non-actief . . .	23 „
Off. v. gez. 1e kl.	F. Janssonius . . .	non-actief . . .	Wachts. A/d. .	16 Juli.
id.	G. A. J. v. d. Sande	W/s. A/d. .	Directie A/d. (werf)	„
id.	B. van Utteren . .	Directie A/d. .	non-actief . . .	„
Luit. t. z. 2e kl.	C. Aronstein	Delft	Wachts. A/d. .	2 „
id.	M. C. Koning . . .	Hadda	non-actief . . .	26 „
id.	A. van Hengel . .	Wachts. A/d. .	Hadda	„
id.	B. Brutel de la Rivière	Balder	Wachts. A/d. .	„
Inspect. v/d. Marine St. vaartd.	J. Smit	op pensioen gesteld		1 „
Luit. t. z. 1e kl.	H. E. bar. v. Asbeck	non-actief . . .	gecommitteerd Directie W/o.	2 „
Kapt.-luit. t. z.	G. Fabius	commt. R. Claeszen .	eerv. onth. en op non-act. gesteld	3 „
id.	J. A. A. C. Ridder van Rappard . .	commt. Heiligerlee .	eerv. onth. en op non act. gesteld.	„
id.	W. van Voss. . . .	non-actief .	commt. R. Claesz.	„
id.	J. W. Termijtelen.	id.	commt. Heiligerlee	„
Luit. t. z. 2e kl.	J. Voogd	met verlof .	actief Direct. A/d.	„
Kapt. ter zee .	P. F. v. d. Velden Erdbrink	commt. Neptunus. . . .	eervol onth. en ged. in Directie W/o.	13 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. F. Nijland	Neptunus . .	non-actief . . .	„
id.	W. J. Tijl	id.	Wachts. W/o.	„
id. 2e „	G. Duijckinck Sander	id.	id.	„
id.	P. H. Bussemaker .	id.	Tromp	11 „
id.	C. Ruhl	id.	Wachts. W/o.	13 „
id.	J. R. Filz.	id.	non-actief . . .	„
id.	J. J. v. Konijnenburg	id.	id.	„
Kapt. d. marin.	G. P. A. Termaat. .	id.	korps . . .	„
1e luit. d. marin.	J. Oele	id.	id.	„

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
1e luit. d. marin.	V. T. M. IJssel de Schepper	Neptunes . .	korps . . .	13 Juli.
2e id.	H. F. Clarkson . .	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	L. J. Jansen	id.	non-actief . . .	„
Off. v. adm. 1e kl.	W. F. v. Grasstek .	id.	Directie W/o.	„
id. 2e „	H. Riem	id.	Wachts. W/o.	„
Luit. t. z. 1e kl.	F. van Wageningen	commt. Balder	Wachts. W/o.	9 „
id.	G. F. Noordhoek Hegt.	Wachts. W/o.	non-actief . . .	„
id.	F. K. Weber . . .	id.	Marnix.	13 „
id. 2e „	W. J. H. v. Straaten	Zeehond	non-actief . . .	7 „
id.	C. J. E. Brutel de la Rivière.	Van Galen . .	Zeehond	„
id.	J. N. de Ronde . .	non-actief . . .	Van Galen . .	„
id.	E. M. Wissmann .	Bellona.	Wachts. W/o.	11 „
id.	K. W. v. d. Chijs . .	R. Claeszen . .	non-actief . . .	7 „
id.	A. E. van Dishoek	Marnix	R. Claeszen . .	„
id.	F. Diephuis	Wachts. W/o.	Marnix . . .	„
id.	A. Rombach	Marnix.	id.	„

MUTATIËN IN OOST-INDIË.

Maand Maart 1906.

Rangen:	*Namen*	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 2e kl.	D. J. bar. v. Lijnden	non-actief . . .	K. d. Nederl. .	6 Mrt.
id.	id.	K. der Nederl.	Serdang	28 „
Off.-mach. 2e kl.	H. J. W. Grimberg	Departement .	K. Wilhelmina	13 „
Luit. t. z. 2e kl.	J. N. de Ronde . .	Bali.	K. d. Nederl. .	20 „
Off. v. adm. 2e kl.	J. K. W. Franssen .	K. d. Nederl. .	Mataram . . .	26 „
„	W. H. Heeris	Mataram	K. d. Nederl. .	„

Maand April 1906.

Rangen:	*Namen*	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 2e kl.	H. J. Hartkamp. .	Serdang	de Ruijter. . .	2 April.
Off. v. adm. 2e kl.	W. H. Heeris . . .	gerepatriëerd		10 „
Off.-mach. 2e kl.	H. J. W. Grimberg.	K. Wilhelmina	Siboga	„
Off. v. gez. 1e kl.	T. Janssonius . . .	gerepatriëerd		12 „
id.	H. C. Tamson . . .	K. Regentes . .	H. Hendrik . .	„
Luit. t. z. 2e kl.	J. W. Bloem. . . .	H. Hendrik . .	Flores	14 „
id.	J. Voogd	gerepatriëerd		18 „
id.	M. H. de Beaufort	id.	. . . .	„
id.	J. N. de Ronde . .	id.	. . . .	„
Adelborst 1e kl.	C. bar. de Vos van Steenwijk.	K. Wilhelmina	de Ruijter . . .	23 „
id.	A. C. Canter Cremers.	id.	id.	„
Off.-mach. 2e kl.	J. de Winde	Zeeland	de Ruijter . . .	„
Adelborst 1e kl.	W. J. Hoffman. . .	id.	id.	„
Off.-mach. 2e kl.	J. Zwart	de Ruijter . . .	Serdang	25 „

190

Voor H.H. Leden der Marine-Vereeniging en geabonneerden op het Marineblad wordt gelegenheid gegeven tot **kosteloos** adverteeren in onderstaande rubriek.

Te koop gevraagd:

een exemplaar MOSSEL, Manoeuvres met zeil- en stoomschepen.

Adres: C. DE BOER Jr., Helder.

Ter overname aangeboden:

een compleet stel PLATEN,

(met ingebonden beschrijving) van het Artillerie-materiëel bij de Koninklijke Marine, alles in uitmuntenden staat.

Schriftelijke aanvragen onder lett. **C.**, bij de boekhandelaren Gebroeders VAN CLEEF, Hofspui, 's-Gravenhage.

Pas verschenen:

De draadlooze Telegrafie en hare toepassing in Oost-Indië,

door

M. F. ONNEN, Ing.

Prijs f 1.00.

Alom verkrijgbaar.

Uitgave Boekhandel en Drukkerij voorheen E. J. BRILL, te Leiden.

H.H. Jachtliefhebbers!

Ter overname aangeboden:

1 st. **Mauser-Pürch-Büchse,** model 1904, kaliber 8 m.m., met ± 90 patronen in houders van 5 stuks elk, (zoo goed als nieuw).

1 st. **Jachtgeweer**, kal. 12, met ± 120 patronen in verschillende soorten, rookloos kruit.

Te bezichtigen bij den *Kastelein der Marine-Club.*

Waschboekjes voor Zee-Officieren,

25 cent per stuk.

Helder. C. DE BOER Jr.

Ondergeteekende beveelt zich minzaam aan voor het leveren van **alle soorten Kleeding naar maat, Tegen streng concurreerende prijzen.**

N. G. WEIJLAND, Helder.
Weststraat 103.

Tegen billijken prijs over te nemen **15 weinig gedragen witte Uniformen** gemiddelde grootte. — Te bevragen „Eigen Hulp", afdeeling kleeding en uitrusting, Nobelstraat, Den Haag.

Eenige Uniformstukken,

waaronder bijna nieuwe, van den oud-luitenant ter zee P. J. LUCARDIE, zijn te bezichtigen en ter overname aanwezig bij den Kastelein der Marine-Club.

Tegen billijken prijs ter overname aangeboden: **lange jas, vest en pantalon** in zeer goeden staat; **stel echt gouden epauletten, sabel en koppel.**

Zich te wenden tot den oud-luit. t./z. R. W. HARTMAN, Frankenslag 55, 's-Gravenhage.

MARINE-VEREENIGING.

Verkrijgbaar, voor zoover de voorraad strekt:

a. **Losse afleveringen** van het Marineblad à *f* 0.60.
b. Feestnummer van het Marineblad à *f* 2.50.
c. De Vaarwaters van Soerabaija 1843-1900, door H. D. GUYOT, à *f* 1.—.
d. Beschouwingen over Zeetaktiek, door E. DE HAAN, à *f* 1.50.
e. Beschouwingen over Zeetaktiek, door D. E. KEUS, à *f* 1.—.

Ter overname aangeboden voor **f 15.—**

een electrische HUTFAN,

(gekost *f* 45.—) in goeden staat. **Schriftelijke** aanvragen aan den Uitgever C. DE BOER JR., te Helder, onder motto „Electrische fan".

Ter overname aangeboden: een paar geheel nieuwe

epauletten voor Hoofdofficier.

Inlichtingen geeft C. DE BOER JR., te Helder.

BRUNING & MUHREN.

Specialiteiten voor het leveren van

Uitzetten en Luiermand-artikelen.

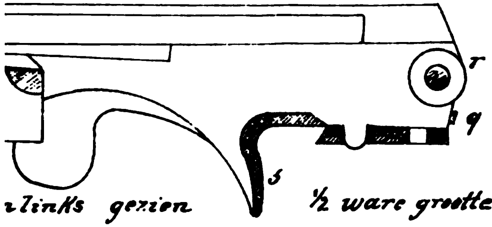
Depôt: WESTSTRAAT 103.

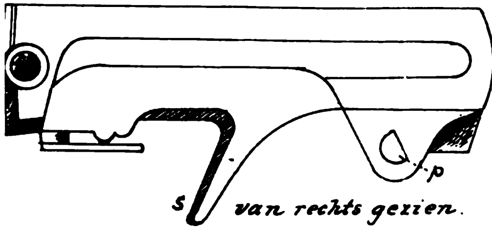
Helder.

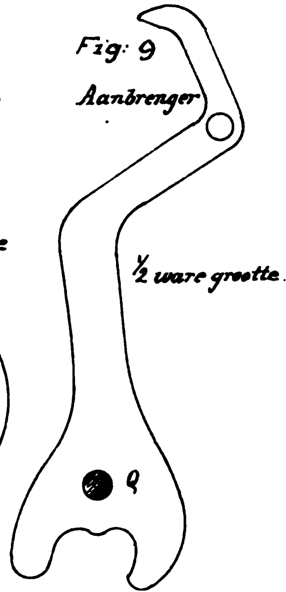
p190a

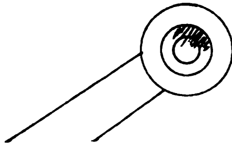
PLAAT. II.

Het blok.









INHOUD:

21e Jaargang 1906—1907. 3de Aflevering. — 24 Sept. 1906.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

W. F. VAN DER WAARDEN, G. F. NOORDHOEK HEGT, J. D. ALBARDA, H. J. ALBARDA, Jhr. G. L. SCHORER, C. L. M. BIJL DE VROE, J. TISSOT VAN PATOT, *(secretaris).*



DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.

3

DE LOCALE ATTRACTIE EN TRIANGULATIEVERBETERING DOOR VASTE PUNTEN.

Op welke wijze men de astronomische coördinaten van een contrôlepunt tracht vast te leggen, of op welke manier een vroeger waarnemer moge hebben gewerkt, *altijd* zijn de observaties verricht ten opzichte van het toppunt der waarnemingsplaats, dat gegeven wordt door de verlengde richting van de zwaartekracht *ter plaatse.*

Die richting kan door de onmiddellijke nabijheid van zware gesteenten, of ook van peillooze ondiepten, in belangrijke mate afwijken van de theoretische, zooals men die, uitgaande van de bekende afmetingen der aardsferoïde, zou verwachten.

Heeft men b.v. op het zuidelijk halfrond eene breedte te bepalen, maar de waarnemingsplaats is gelegen aan de Noordkust van een eiland, dat zich steil uit de diepte verheft en uit een hoog, zwaar bergmassief is opgebouwd, dan mag verwacht worden dat een vrij opgehangen schietlood een weinig naar de landzijde zal afwijken, dat is in dit geval naar het Zuiden; de vertikaal van de plaats zal de sfeer snijden in een punt, dat wat noordelijker ligt dan bij homogene bodemgesteldheid der omgeving het geval zou zijn en de breedte zal, ondanks alle voorzorgen waarmede de waarnemer heeft gearbeid, een weinig te noordelijk worden bevonden.

Dat iets dergelijks ten opzichte van de lengte het geval zal kunnen zijn, behoeft geen betoog; men heeft zich slechts een N.-Z. loopenden bergkam voor te stellen, aan welks Oostzijde de waarnemer is opgesteld. Het schietlood zal dan naar het Westen afwijken, het toppunt naar het Oosten, en daarmede wordt dan ook een te groote Oosterlengte bevonden.

In 't algemeen kan dus het verschijnsel der locale attractie zoowel invloed uitoefenen op de breedte als op de lengte der contrôlepunten en het ergste is dat de waarnemer van het bedrag der hierdoor gemaakte fout onkundig blijven moet, omdat zijne hoogten, dan wel zijn gemeten tops- en voetpuntsafstanden,

of eindelijk ook zijn eventueel genomen meridiaansdoorgangen, allen bepaald worden door dien (laat ons maar zeggen foutieven) stand van den vertikaal of ten doel hebben den stand van dien vertikaal te leeren kennen, zonder in staat te zijn ons te brengen tot de kennis van den stand dien hij *zou* innemen, indien er geen storende werking was.

Alleen eene triangulatie van het eene contrôlepunt naar het andere kan in deze licht geven; de driehoeksmeting wordt dan echter meer eene contrôle op de waarneming en in het vak der hydrografie kan *daaraan* niet worden gedacht, ware het slechts omdat de triangulatie nooit aan hooge eischen kan voldoen.

Daarom rijst de vraag of dan die locale attractie lichtelijk zoo groot kan worden dat de maritieme hydrograaf, die zich tevreden moet houden met eene nauwkeurigheid, niet grooter dan noodig is om een praktisch bruikbare zeekaart te vervaardigen, daarvan last kan krijgen?

Het antwoord moet bevestigend luiden. In den O.-I. Archipel althans worden de eischen die men aan een goede astronomische bepaling stellen mag in den regel niet vervuld, vooral in den Oosthoek niet. *Daar* zijn de waarnemers uit den aard der zaak altijd aan de stranden gebonden geweest, dikwijls in de onmiddellijke nabijheid van steil in zee afvallende hellingen en even steil opgaande bergen, *daar* kon veelal op enorme afwijkingen worden gerekend en menig punt dat goede diensten bewezen heeft, waar het alleen het verbeteren van kaarten gold, zal als minder betrouwbaar voor triangulatiewerk moeten worden terzijde gesteld.

Een bewijs voor dit sustenu baseer ik op het werk: Die Triangulation von Java etc. bearbeitet von Dr. J. A. C. OUDEMANS, Dl VI, waaraan ik ontleen:

Afwijking van het schietlood (astr.—geod. breedte, noord +) in de richting van den meridiaan.

Waarnemings-plaats.	Afwijking.	Waarnemings-plaats.	Afwijking.
Telokbetong	— 4",88	Simplak	+11",27
Batoehideung . . .	5 96	Tjikema	11 59
Tindjil	36 85	Batavia	1 20
Tjiloemloem	5 66	Pakis	— 0"52
Anjer	1 53	Pogor II	26 54
Gedé	0 19	Madjalengka	13 10
Biloel	1 13	Indramajoe	0 17
Dago	+ 6"19	Koeningan	5 18
Soerangga	3 10	Cheribon	4 40
Tjilentab	4 20	Patjarloewong . .	10 75

Waarnemings-plaats.	Afwijking.		Waarnemings-plaats.	Afwijking.	
Pliken		−15″,54	Genoek	+1″,78	
Selok		1 62	Madioen	13 99	
Endrokilo	+1″47		Boetak (Rembang)		−0″06
Boetak (Baglen)		5 61	Sengoengloeng		5 01
Tjirangnja	21 99		Nongko		6 81
Midangan		5 49	Gébang		7 51
Djetiskoelon		9 59	Watoetjèleng		1 65
Djatimalang		11 38	Djabong	18 96	
Soko	10 76		Banjoelegi		2 03
Tidar	2 44		Slamat		4 12
Tembok	6 44		Ronggo		1 62
Goeling	0 94		Sidoardjo	4 10	
Ngrandja	9 67		Bèsèh		0 55
Semarang	2 95		Rika		16 71
Trangkil	7 26		Besoeki	19 95	
Penawangan	4 16		Sapikoel		0 32
Morodemak		1 46	Kemirisongo		0 77
Nglanggran		2 45	Djoerangsapi	10 30	
Penoenggalan	2 26		Boeroean		3 65
Kritjian	13 21		Gilian		5 42
Gambiranom		14 66	Ikan		1 94

Op 62 waarnemingen werd dus gevonden:

45 plaatsen waar de afwijking 0″—10″ bedroeg,
overeenkomende met circa 0 à 300 M.
14 „ „ „ afwijking 10″—20″ bedroeg,
overeenkomende met circa 300 „ 600 „
2 „ „ „ afwijking 20″—30″ bedroeg,
overeenkomende met circa 600 „ 900 „
1 plaats met eene afwijking van 36″.85,
overeenkomende met circa 1100 „

Eischt men dat de breedtefout van een astronomisch punt niet grooter dan 2″ en de lengtefout niet grooter dan 10″ mag zijn, (Marineblad XX, blz. 96), dan geeft de lijst van Oudemans ons 43 op 62 driehoekspunten, die in onze triangulaties van onwaarde zouden zijn, gesteld wij ze gebruiken wilden; en dat nog alleen omdat de *breedte*fout grooter dan 2 boogsec. is.

De grootste afwijking werd gevonden te Poeloe Tindjil (36″.85) en dat is juist een oogenschijnlijk gunstig gelegen punt, zooals wij er in den Oosthoek zoovele kunnen ontmoeten, omdat zij bijzonder gemakkelijk liggen voor wien de kust komt in kaart brengen. Een klein eilandje gelegen tegenover den wal van het hoofdeiland (in casu de Bantamsche wal,) wat wil men

meer? Het observatiepunt zal gewoonlijk gemakkelijk terug zijn te vinden, een sterke lokale attractie behoeft niet eens te worden verwacht; toch is hier een breedtefout aanwezig, die met een sextant zou kunnen worden gemeten. Op welke verrassingen heeft nu de hydrographie zich in den Oosthoek wel voor te bereiden? Welke waarden zullen wij aan de punten moeten hechten?

Het antwoord kan m. i. niet zoo heel moeielijk zijn. Die punten zijn zoo nauwkeurig als een ervaren en conscientieus waarnemer, voorzien van de beste instrumenten, ze kan bepalen. Zij zijn altijd van groote waarde om tot uitgang eener triangulatie te dienen, maar wij moeten er ons aan wennen, meer wantrouwen te gevoelen voor hun onderling verband, vooral wanneer men getrianguleerd heeft tusschen twee punten waar de locale attracties vermoedelijk in tegengestelde richtingen werken. We zullen de fouten wat minder moeten zoeken in onze eigen triangulaties en die wat meer gaan vertrouwen dan we tot dusver gedaan hebben, overtuigd als we thans kunnen zijn dat de waarde der vaste punten werd overschat. Sluit eene triangulatie tusschen twee punten dus niet aan, dan zal zij veelal de astronomische bepaling aan waarde overtreffen. Schaalverbetering die de waarden der gemeten hoeken en het algemeen azimuth der kaart geheel of zoo goed als geheel onaangetast laat, kan altijd worden aangewend om de aansluiting te verbeteren; blijft er dan nog iets van aanbelang over, dan is er alle kans dat het aan de punten zelf ligt en men denke eens goed over de oorzaken na. Hoe dikwijls zal men niet kunnen voorttrianguleeren tot een nieuw astronomisch punt, waar de omstandigheden gunstig of anders schijnen en waar allicht blijken zal, dat de triangulatie het *toch* gewonnen heeft van universaal instrument en tijdmeter. Men zal dan natuurlijk altijd moeten blijven trachten de triangulatie zoo strak mogelijk te houden en haar dikwijls door azimuths te retoucheeren, overtuigd als men is dat het noodig kan zijn haar over de vermoedelijke grenzen der opneming te moeten uitstrekken. Doet men voor eene triangulatie werkelijk zijn best, dan behoeven de fouten niet zoo groot te worden, zelfs niet als men herhaaldelijk het drijvend schip als hulppunt gebruikt. De uitkomsten van verschillende stellen waarnemingen leeren dat wel.

Wil men tegen verrassingen gevrijwaard zijn, die zoo moeilijk te herstellen zijn wanneer het loodingswerk reeds voor een deel is uitgevoerd en het minuutblad reeds is aangelegd, dan zal men, naar ik geloof, altijd het beste doen met eene triangulatie in haar geheel te voltooien vóór het opnemingswerk wordt aangevangen. In Marineblad XX, blz. 785, lezen wij dat dit een onpractische werkwijze zoude zijn. Ik geloof dat niet en wil er even op wijzen dat er streken in den Archipel zijn, waar men er noodgedrongen toe over gaat, wanneer de bevolking de bakens niet met rust laat en er zelfs wachten moeten worden

uitgezet om die voorwerpen gedurende enkele uren voor beschadiging te vrijwaren. Men *kan* dan niet anders dan snel doortrianguleeren, om onderwijl kenbare toppen en boomen op snijding te leggen, zóó dat er verder kan worden gelood zonder meer naar bakens om te zien. Maakt men allereerst de triangulatie af, dan heeft men al dadelijk het groote voordeel dat bekend wordt wat men van de aansluiting denken moet en vervolgens dat men de middelen om haar te verzekeren, ten uitvoer kan leggen, voordat men een kaart gaat teekenen, die anders vermoedelijk niet zuiver sluiten zal. Blijkt het dat schaalverbetering noodig is, welnu men heeft de gelegenheid de bakens volgens een evenredigheid, die uit de nieuwe schaal voortvloeit in lengte en breedte te corrigeeren en volgens die juistere waarde op het constructieblad aan te teekenen. Het minuutblad ondergaat dan later geen schaalverandering en behoeft ten bureele slechts te worden gecopieerd, zonder meer. Daar ter plaatse behoeft men dan ook niet over het vraagstuk der aansluiting te tobben, omdat het op het terrein zelf beter is op te lossen geweest. Bovendien wordt tijdens de eerstondernomen triangulatie veel grondige terreinkennis verkregen, die den leider der opneming in staat stelt zich een oordeel te vormen over hetgeen er later gedaan moet worden en vooral om uit te maken *welke détails hij, als voor de te verwachten scheepvaart van geen aanbelang, ongedaan zal laten.* Al trianguleerende is ook de gelegenheid gunstig om kenbare toppen uit ver verwijderde punten op snijding te leggen en zoodoende alles gereed te maken om na afloop daarvan met voortvarendheid aan den slag te kunnen gaan. Bakens, die later nog noodig blijken, kunnen nu in den regel op de hoofdpunten worden vastgelegd door eenvoudig Snelliusproblema en lange sloepentochten met geen ander doel dan het meten van een enkelen hoek, zijn daardoor mede uitgesloten.

Met een stoomschip dat twee stoomsloepen vaart en misschien nog een kruisboot en stoombarkas ter beschikking heeft, stelle men zich niet voor dat eene triangulatie, die geheel aan het looden voorafgaat, onpractisch zou zijn. De methode heeft groote voordeelen, waarvan wel het voornaamste zal zijn, dat, zoo de teleurstellingen ook niet uitblijven, toch in het brandend vraagstuk der aansluiting voorzien kan worden vóór dat aan het minuutblad begonnen wordt en niet nà dat het zoo goed als geheel ingevuld klaar ligt.

Men zal wellicht vragen of zich in den hydrografischen dienst reeds gevallen voorgedaan hebben, waarbij de waarde van de astronomische punten uit bovengenoemden oorzaak twijfelachtig was. In de Tominigolf scheen de locale attractie wel eens zeer krachtig op te treden en de omstandigheden waren er dan ook alleszins gunstig voor. Tusschen de punten Todjo en Mogo, die ongeveer 70 à 80 mijl uiteen lagen, werd een, overigens onverklaarbare, breedtefout van 45 boogsecunden ge-

vonden en ook bij Tandjong Api werd een verschil waargenomen dat, naar ik meen, 30 boogsecunden bedroeg.

L'H. NABER.

DE MARITIEME BETEEKENIS VAN ONS ZUIDERFRONTIER.

Bij de behandeling der Marinebegrooting voor 1906 in onze volksvertegenwoordiging is herhaaldelijk ter sprake gekomen de meerdere of mindere wenschelijkheid van het behoud onzer marinewerf te Hellevoetsluis.

De omtrent deze aangelegenheid gegeven beschouwingen hadden zoo al niet geheel, dan toch grootendeels tot grondslag de verwachting, dat ons Zuiderfrontier in de eerste plaats in een zuiver geval van defensie het tooneel van een strijd onzer zeemacht zal kunnen worden, althans is o. i. voldoende recht wedervaren aan de meerdere beteekenis, die in het belang van eene handhaving onzer neutraliteit aan eene krachtige offensieve waarde van het Zuiderfrontier moet worden toegekend.

Die beteekenis toch is de laatste jaren om tweeërlei redenen vermeerderd.

In de eerste plaats is bij de geleidelijke vernieuwing onzer vloot het beginsel der passieve verdediging losgelaten en heeft dit moeten plaats maken voor dat van actief optreden. Met uitzondering van de „Reinier Claeszen" werden er na 1878 geene monitors meer gebouwd, en met het op stapel zetten van de 3 „Kortenaer's" in 1893 ving het huidig tijdperk aan, waarin uitsluitend zeegaande schepen en torpedobooten in aanbouw werden gebracht.

Op zichzelf beschouwd krijgt dus reeds de maritieme verdediging onzer kusten meer en meer een actief karakter en moet uit dien hoofde de waarde van het behoud van de werf te Hellevoetsluis thans eene geheel andere te achten zijn, dan b.v. omstreeks het jaar 1880, toen de maritieme verdediging van het Zuiderfrontier vrijwel geheel berustte op monitors en kanonneerbooten.

Deze beide laatste schepensoorten zullen over een tiental jaren wel geheel van de lijst geschrapt zijn en zal, tenzij de tegenwoordige richting van aanbouwen niet wordt bestendigd, de verdediging van ons Zuiderfrontier alsdan uitsluitend aan zeegaande schepen en torpedobooten zijn opgedragen.

Meer nog dan door de veranderingen in de samenstelling onzer vloot heeft de beteekenis van ons Zuiderfrontier echter eene belangrijke wijziging ondergaan in betrekkelijken zin, d. i. tengevolge van de veranderde situatie onzer Zeeuwsche kusten, voortspruitende uit de veranderde maritiem-strategische verhoudingen bij onze groote naburen.

Wat wij met dit laatste bedoelen, moge het duidelijkste blijken uit een hoofdartikel van de „Army and Navy-gazette" van 9 December 1905, ongeveer luidende als volgt:

„Het zijn voornamelijk de internationale verhoudingen, zoo „betoogt lord CAWDOR, welke de wijze van verspreiding (distri- „bution) van onze schepen in vredestijd moeten beheerschen; „maar zoowel de kaleidoscopische aard van deze verhoudingen, „als de afwisselende sterkte of nieuwe ontwikkeling van vreemde „marines, maken niet alleen eene blijvende indeeling volgens „eene bepaalde verhouding onmogelijk, doch dwingen periodiek „tot eene nieuwe wijze van verspreiding der schepen over onze „vloten, ten einde in overeenstemming te blijven met de uit „den staatkundigen toestand voortvloeiende behoeften van het „oogenblik.

„Overwegingen geldende voor vredestijd, mogen nooit de „wijze van strategische verspreiding onzer schepen beheerschen „bij het uitbreken van vijandelijkheden.

„De verschuiving van het zwaartepunt der maritieme situatie „heeft ongeveer om de honderd jaar plaats en in het afgeloopen „tiental jaren hebben wij juist zulk eene beweging doorgemaakt.

„Tegen het einde der zestiende eeuw was Spanje onze „groote tegenstander en het strategische zwaartepunt was toen „in het Kanaal gelegen. Gedurende de zestiende eeuw nam de „strategische belangrijkheid van de Noordzee toe met den groei „der Nederlandsche zeemacht, maar op het eind dier eeuw hadden „wij met dien vijand afgedaan en werd op nieuw het Kanaal „het belangrijke centrum, met Frankrijk als sterkste tegenstander. „Tegen het einde der achttiende eeuw hadden de gedurige alli- „anties tusschen Frankrijk en Spanje en de instandhouding „door deze rijken van eene uitgebreide zeemacht in de Middel- „landsche zee eene verdere verschuiving veroorzaakt en het „zwaartepunt zuidwaarts verplaatst. Na den slag van Trafalgar „(1805) en de geleidelijke vermindering der Spaansche marine, „kroop het zwaartepunt allengs noordwaarts naar het Kanaal „en thans, als een gevolg van de opkomst der Duitsche marine „op het eind der negentiende eeuw, ging het andermaal over „naar de Noordzee."

De tegenwoordige toestand kan aldus geresumeerd worden, dat wegens de snelle ontwikkeling der Duitsche marine de Britsche zeemacht twee jaren geleden haar centrum door uitbreiding harer Kanaalvloot dichter in onze nabijheid bracht, terwijl blijkens den inhoud van de meeste Fransche maritieme tijdschriften bij het Fransche marinebestuur plannen in bewerking zijn, om een groot zoo niet het grootste gedeelte harer pantserschepen voor den vervolge in het noordelijk kustgebied te stationneeren, alzoo brekende met de sedert ongeveer 1840 gevolgde traditie, volgens welke het gros der vloot, meer in het bijzonder de pantserschepen, in de Middellandsche Zee werden geconcentreerd.

Bij een eventueelen oorlog tusschen genoemde drie groote zeemogendheden is het tengevolge van deze gewijzigde ver-

houdingen te voorzien, dat de Noordzee of het Kanaal het tooneel van een harden strijd zal zijn, waarbij zich, zonder dat nog van een vooraf beraamd plan behoeft sprake te zijn, lichtelijk omstandigheden zullen kunnen voordoen, waardoor onze neutraliteit wordt geschonden.

Zelfbehoud, niet slechts voor een bepaalde vloot, die b.v. een toevlucht zoekt, maar zelfs voor een der oorlogvoerende partijen in zijn geheel, die een operatiebasis noodig heeft, dan wel wil voorkomen, dat de tegenstander een onzer kustplaatsen als zoodanig benut, zal in vele gevallen de drijfveer kunnen zijn, die zal nopen tot daden in strijd met het volkenrecht.

Hoe dan ook, het moet erkend worden, dat ons kustgebied en speciaal het zuidelijk gedeelte in de huidige maritiem-strategische verhoudingen veel meer dan een tiental jaren geleden blootstaat aan schending onzer neutraliteit, en dat het voor de onafhankelijkheid van ons land van onberekenbaar belang is te achten, dat onze weerkracht ter voorkoming van eene neutraliteitsschending, vooral in ons zuidelijk kustgebied, krachtig worde vermeerderd.

Wij wagen het niet in bijzonderheden te treden, op welke wijze hierin het beste ware te voorzien. In het kort hebben wij met bovenstaande regelen willen betogen, dat, evenals Sabang in ons Oost-Indisch gebied, onze Zeeuwsche eilanden een vooruitgeschoven post in het vaderland vormen, waarvan de algemeene strategische beteekenis in de allerlaatste jaren belangrijk is toegenomen, en dat al of niet gepaard gaande met den aanbouw van enkele (koepel)forten, het belang onzer onafhankelijkheid vordert, dat wij in ons Zuiderfrontier onze maritieme weermiddelen krachtig versterken.

In verband hiermede zou opheffing der marinewerf te Hellevoetsluis, zooals ook laatstelijk in de Vereeniging ter beoefening van Krijgswetenschap van 24 Februari 1906 werd bepleit in een voordracht van den weleerwaarden heer F. J. H. Evers, zonder dat dit punt tegenspraak ondervond, onzes inziens allerminst thans door de omstandigheden zijn gewettigd, tenzij wellicht aanleiding mocht kunnen gevonden worden, om, met aanvaarding van de daaraan verbonden belangrijke kosten, over te gaan tot verplaatsing dier werf naar een gunstiger gelegen plaats in het zuiden des lands.

Met de toenemende waarschijnlijkheid, dat de Nederlandsche marine eerder tot handhaving der neutraliteit, dan tot defensie zal geroepen worden, behoort haar zwaartepunt zuidwaarts verplaatst te worden, en is het in de naaste toekomst te voorzien, dat een marinewerf voor ons Zuiderfrontier minder dan ooit te voren ontbeerd zal kunnen worden.

R.

HET PERSONEEL ONZER MARINE

(*„Vragen des Tijds", November en December 1905, Juli 1906.*)

In twee brochures verscheen eene studie over dit onderwerp van de hand van den heer A. E. Thierens, overgedrukt uit de „Vragen des Tijds". Na lezing van de eerste brochure was ik ontstemd. Was dat nu eene studie over het personeel. Voorlongroom en longroom-gesprekken van een twaalftal jaren geleden in verband gebracht met marine-toestanden, enkele feiten voor de geheele marine gegeneraliseerd op een toon van meesterachtigheid. Ik gevoelde, alsof iemand, waar ik van hield, onnoodig hard werd afgeranseld en nog wel in tegenwoordigheid van derden. Verdiende de marine deze kastijding en op de wijze als in de eerste brochure gedaan werd? Neen. De marine had eene verandering ondergaan gaandeweg, doch toestanden van voorheen zijn daarom geen tekortkomingen en wat nu geprezen wordt kan zeer goed over twintig jaar verkeerd gevonden worden. Zal men er dan de marine van nu hard om mogen vallen? De eerste lezing ontstemde en stemde tot bitterheid, zoodat het mij niet lust nog eens deze brochure te lezen.

De tweede brochure ging over de discipline, leiding, werving e.d. en al komen er m.i. uitdrukkingen in voor, welke ik geheel aan den schrijver laat; regel 6—3 v. o. op blz. 5; regel 14—11 v. o. op blz. 6 en dergelijke krasheden, deze brochure wil ik hier en daar nader beschouwen.

Schrijver bespreekt de gehoorzaamheid; uit het standpunt van vroeger „de lijdelijke gehoorzaamheid"; volgens admiraal van Kinsbergen de „bereidwillige gehoorzaamheid" en de gehoorzaamheid voortvloeiende uit het strafbaar stellen van ongehoorzaamheid". Waarom moet men echter gehoorzaamheid als hoofdeisch stellen? 't Gehoorzamen is m.i. bij elke militaire maatschappij de kern der geheele discipline. Gehoorzamen (gehoor verleenen en opvolgen van een order) is toch wel de eenige bedoeling die als gevolg verwacht wordt van 't geven van een order. Juist om een zeker bevel uitgevoerd te zien in den geest, zooals de bevelgever zulks wenscht en van welks al of niet uitvoeren hij alleen de volle beteekenis weet te vatten, wordt een order gegeven, doch liefst in zoodanige bewoordingen op zulk eene wijze, dat de uitvoerder zoo precies mogelijk weet, wat de bevelgever wil. Men moge het nu een ideaal-toestand vinden door ieder onmiddellijk goed begrepen te worden (en te willen worden), doch in de praktijk kan het voorkomen, dat het bevattingsvermogen van den uitvoerder te kort schiet of de gedachtengang van dezen, wat betreft de bedoelingen van den bevelgever, te wenschen overlaat en ligt het voor de hand, dat

de bevelgever het soms gemakkelijker vindt om den uitvoerder 't denken te ontzeggen en in 't belang van de zaak i.c. de uitvoering van den order, waar het toch om gaat, eischt, dat men opvolgt zonder beoordeelen in de overtuiging, dat de bevelgever zeer zeker beter de omstandigheden kent en de gevolgen overziet. 't Moet dus een zeer gewone zaak zijn hooren en gehoorzamen in het volle vertrouwen dat alles goed marcheert. Ik zie dan ook in bereidwillig gehoorzamen, blz. 5 regel 5 niet een democratisch beginsel neergelegd, doch stel het gehoorzamen voor hoog en laaggeplaatsten als eerste militaire plicht, zonder welke het bruikbaar zijn in de militaire maatschappij onmogelijk is. Doch het vertrouwen kan men niet „op commandeeren", het moet al even natuurlijk bestaan als het gehoorzamen en hier ga ik met schrijver mede: wil er vertrouwen bestaan dan eischt dit enorm veel kennis, toewijding en medegevoel, in een woord superieure menschen als bevelvoerders. Bij zoodanige personen moet het geven van orders uit zich zelf uitsluiten het bestaan van tegenstrijdige orders, welke alleen hun ontstaan te danken kunnen hebben aan het feit, dat elk meerdere in de militaire maatschappij maar raakweg orders mag uitdeelen (welke natuurlijk opgevolgd dienen te worden). In alle rangen moeten alzoo de meerderen hoogerstaanden zijn, meerwaardigen, die volkomen beseffen, wat er aan gelegen is als men een order geeft. Maar dan zou bij de gegradueerden nimmer desertie, dienstweigering, of welke ernstige overtreding voor kunnen komen, daar zij reeds halve ideaal-menschen zijn. Zonder nu ideaal-menschen te eischen kan toch wel gevergd worden dat een meerdere zich als zoodanig weet te handhaven en behoeft het m.i. niet voor te komen dat een dienstweigeren nog eens vertoond wordt op het halfdek in tegenwoordigheid van den officier van de wacht en nog weer eene reprise bij den eersten officier, alles misschien een gevolg van het zich in woordenwisseling begeven gevolgd door het belachelijke „en nu maak ik er dienst van, ik commandeer je". Dat en de weigeraar en de meerdere hier niet ten volle beseft hebben waartoe hun handelwijze zou kunnen leiden ligt aan de personen in kwestie, doch niet in het strafbaarstellen van „niet onmiddellijk opvolgen de orders waartoe men gecommandeerd wordt". Het in alle rangen meerdere zijn en zich meerdere gevoelen verkrijgt men slechts door meerdere ontwikkeling, door het elkander beter kunnen begrijpen en op prijs stellen door het vertrouwen dat bestaan moet, dat een meerdere ook meer eischen zich stelt en zich meer zal geven voor het algemeen belang. In een tijd dat ieder meerdere beschouwd wordt als bevoorrecht boven een mindere dient goed voor oogen te staan wat iemand tot meerdere stempelt, hoe hij dit eerst mag en kan worden door een geheel systeem van onderwijs, opvoeding, opleiding en zelfstudie en niet de kwestie, dat een dergelijk persoon finantieel meer inkomsten en uitgaven jaarlijks boekt of meer of minder handenarbeid verricht.

Waar schrijver op blz. 5 een zwaar hoofd heeft in de nieuwe wetten ten opzichte der sterke karakters en de wetten gegrond noemt op het speculeeren op vrees; daar noemt hij in een adem het regeeren over sterke karakters en het tot de uiterste grens van straffen gaan. Men (aan boord) is vermoedelijk de commandant, als de eenige autoriteit, die het opleggen van straffen bij zijne vele verplichtingen heeft. Doch regeeren is een misplaatst woord. Allen aan boord dienen en allen dienen een algemeen belang volgens voorgeschreven bepalingen en allen moeten dit volgens hun beste weten zoo goed mogelijk trachten te doen. Het leiden van de karakters (een sterk karakter behoeft niet een onbuigzaam of halsstarrig karakter te zijn) is zeer zeker een plicht van commandant en meerderen in alle rangen. Dit leiden geschiedt met overtuiging, door vertrouwen te kweeken en het wijzen op verkeerde begrippen, het waarschuwen voor slechte invloeden e.d. Waar volgens de voorschriften „straf" opgelegd moet worden als een der uiterste middelen van „bestraffing" is het slechts den commandant gegeven hier in te grijpen. Is nu zoo'n karakter niet te leiden en stoot het zich telkens en telkens weer aan de vele voorschriften van orde in de militaire maatschappij, dan is het veel beter, dat zoo'n karakter in eene andere omgeving komt en volgt „ontslag" wegens anti-militaire karakter eigenschappen — slechts schrijver spreekt van wegjagen — van de uiterste grens van straffen, die men met eenigen schijn van recht kan opleggen enz. Dit is eene beschouwing als zoude de strafoplegger zich zelf partij stellen, welke beschouwing schrijver aandikt met: „en dan zal men na voldane wraakzucht den delinquent ongeschikt voor den militairen dienst verklaren." Die „men" kan slechts de commandant van het schip zijn en gelukkig de commandanten staan te hoog om zich persoonlijk partij te stellen, zelfs bij gevallen van insubordinatie.

Op blz. 6 aanhalende: „Want als de militaire dienst sterke, rechtvaardige en onbevreesde mannen niet kan gebruiken, dan moet er een ernstig organisch gebrek in den dienst zijn", lijkt het mij toe dat schrijver rechtstreeks doelt op de weggejaagde leden van den matrozenbond. 't Is vreemd doch ook schrijver, schijnt het bij velen gangbare idee te huldigen dat die lieden de sterke, rechtvaardige, de onbevreesde, de zoo zeer verdrukte schepelingen zijn en de bondsleden, die niet op den voorgrond treden, die zich weinig laten hooren of de niet-bondsleden zouden zijn degenen die hooger op willen met karakters die gluiperig, liefdoenerig en braaf zijn. Mogelijk is dit idee op de vloot nog bij de jongere matrozen gehuldigd, welke zoo vatbaar zijn voor indrukken, vooral als mannen van karakter (?) hen op 't hart drukken, wat hunne belangen zijn, doch de oudere matrozen weten zeer wel het kaf van het koren te scheiden, men mag dan bondslid zijn of niet. Een lastige, een stiekeme mag eens succes hebben, doordat de schipper om hem van dek te hebben hem een baantje gaf en hij nu ongestoord kan luieren of ver-

gaderen; toch hebben de schepelingen van „vooruit" hem spoedig op waarde geschat en zullen de oudere matrozen hem ontloopen. Ware dit karakter niet aan de gewone werkzaamheden onttrokken geweest, dan zoude mogelijk leiding van het karakter niet uitgesloten geweest zijn. Loopt het met dezen schepeling verkeerd dan mag dit geen reden zijn de militaire samenleving aan boord daarvan den schuld te geven en den persoon tot martelaar uit te roepen, voor het geval hij toevallig bondslid was. Wat doet het er toe of iemand bondslid is of niet, afschaffer, vegetarier of welke principes huldigende, aan boord moet hij zich geven, zooals hij is; en daar zal hij naar beoordeeld dienen te worden, wat hij als militair in oorlogstijd waard is. Wordt hij voor die taak ongeschikt geoordeeld dan is hij aan boord onbruikbaar en iemand die zich aan orde noch tucht kan voegen, hij mag dan uitstekende eigenschappen overigens hebben deugt niet als militair.

Geheel kan ik mij in schrijvers gedachtengang verplaatsen, waar hij op blz. 9 't vertrouwen en 't gehoorzamen aanhaalt, 't geen in den aanvang mijner beschouwingen reeds gezegd wordt. Leert men de menschen beter kennen, zoo rijst het vertrouwen over en weer, 't zoude toch al heel vreemd zijn dat, waar men steeds ziet, dat bij langdurige plaatsingen de geest aan boord beter wordt, dit zoude gelegen zijn aan individueele eigenschappen der opvarenden; neen, men kent elkander beter, 't vertrouwen wint veld en wantrouwen is een wanklank zoo zeer, dat men zich wel degelijk bedenken zal eer men dit bestaande vertrouwen zou willen schenden. De sleutel tot elk karakter is het vertrouwen. Wat ook iemand achter de rug heeft, hij zal, zoo hij voelt vertrouwd te worden, dit vertrouwen niet willens en wetens schenden en zich zelve ook langzamerhand meer gaan vertrouwen en sterk gevoelen. Doch de gelegenheid moet geboden worden vertrouwen te kweeken en menschen te leeren kennen door langduriger plaatsingen.

Na bladzijde 10 behandelt schrijver meer en meer eene ideaalmaatschappij aan boord met ideaalwetten en toestanden en geeft hier en daar een houw naar bestaande toestanden. Eene zinsnede op blz. 14 geeft mij aanleiding tot een paar opmerkingen. Ik zie niet in, dat bij elk vergrijp van een mindere een meerdere zou betrokken zijn en deze daarom niet zou mogen straf opleggen. In de eerste plaats zoodra er gestraft moet worden treedt de commandant op en niet de meerdere, die gewoonlijk bij een vergrijp betrokken is en dan de commandant als „hoogststaande", is toch even bevoegd raad te houden als de raad van de ideaalmaatschappij (blz. 14, regel 25), waarin schrijver van elke cathegorie vertegenwoordigers wil. Dit zijn toch gewone menschen en zelfs in de ideaalmaatschappij minder meesters dan de hoogste meester, de commandant. Deze raad kan toch m. i. vol „vertrouwen" de beslissing aan den commandant overlaten. De samenstelling met elken stand en rang vertegenwoordigd, spreekt al een weinig wantrouwen uit om-

trent de onbevooroordeeldheid van den ideaal meester onder de meesters.

Overigens wijst schrijver te recht op het feit, dat de superieur in zijn werkkring zelf dienaar der gemeenschap is. Allen dienen een zelfde gemeenschap volgens dezelfde bepalingen, het moet dus onbestaanbaar zijn, dat een superieur beter en vlugger gehoorzaamd wordt dan een ander, daar toch elke order gegeven wordt om de gemeenschap te dienen.

Zoo mag ook een meerdere zich niet aantrekken als een mindere hem en juist hem niet behoorlijk salueert. Het salueeren en beantwoorden van het saluut is voorgeschreven en of dit nu door een gewapende of ongewapende, stilstaande of marcheerende geschiedt, persoonlijk staat men er buiten. Van nalatigheid in deze worde gerapporteerd en niet met de gedachte, „maar dan wordt er dadelijk gestraft", doch gerapporteerd dient te worden. De commandant kan zijn personeel niet leeren kennen, als hij niet op de hoogte gehouden wordt van wat aan boord voorvalt, doch rapporteeren beduidt niet straffen. Men mag niet uitgaan van het idee, dat alles, waar rapport van gemaakt wordt, gestraft moet worden, waar zoude dat heen moeten, dan zou ook een doorgeschrapt rapport, alleen door het schrappen, plotseling 't feit onbekend maken. De commandant is zoozeer de meerdere aan boord, dat hij weet, hoe hij te handelen heeft naar aanleiding van een gerapporteerde overtreding en of hier straffen de weg tot verbetering is.

De beschouwingen van schrijver over kritiek kan ik geheel samenvatten in zijne woorden op blz. 18, regel 15 e. v. Hoe vrijer de kritiek voor iedereen openstaat, hoe angstvalliger men zal zijn om „zich onbevoegd of slecht toegerust in deze arena te begeven, daar bij een vrijheid van kritiek ook evenzeer vrijheid van debat, verweer en terechtwijzing bestaat, en dus de onbevoegde onmiddellijk tegenover zich zal vinden diegenen, die beter tot oordeelen in staat zijn.

Ik moet hier echter opmerken, dat vaak de tot oordeelen het minst bevoegden het hoogste woord hebben en het zeer lastig is juist dezulken terecht te wijzen, die minder vlug van begrip zijn of die niet begrijpen willen. Toch acht ik publiciteit evenals schrijver kritiek een gezonde en gemakkelijke oplossing van vele ziekelijkheden in de militaire maatschappij.

Op blz. 22 haalt schrijver de brochure van R. aan, waar deze het nut van les in militaire paedagogie bepleit voor de adelborsten van het Kon. Inst. v. d. Marine. Schrijver vindt dit zeer verkeerd en vergelijkt het met arme huismoedertjes naar de kookschool zenden enz., terwijl hij vreest, dat de jongelui met einddiploma militaire paedagogie zich voortdurend zullen ergeren, ongelukkig gevoelen en zoo meer, zoodra zij na hunne bevordering de werkelijkheid voor zich zien.

Ik zoude het onderwerp aan boord behandeld willen zien voor alle pas in dienst getreden officieren en vrees niet voor de schrikbeelden, die schrijver ophangt. Met al hun paedagogische

geleerdheid zullen zij toch evenals ieder afgestudeerd jongmensch bij de intrede in de maatschappij het enorme verschil gevoelen tusschen het leven, zooals het is en opgevat wordt, en zooals het in de boeken besproken wordt en zullen velen, ondanks diploma en theoretische kennis, zich klein en onstandvastig gevoelen tegenover de werkelijkheid om zich heen en gaarne profiteeren van de menschenkennis hunner superieuren, om daarna met de jaren zelfstandiger wordende, hunne eigen gevoelens te toetsen aan de werkelijkheid en hun optreden daarnaar te richten.

Tegenwoordig is de militaire opvoedkunde aan het Instituut opgenomen als leervak en de door den kapitein ter zee W. J. DE BRUIJNE samengestelde handleiding bij de beoefening van deze zoo gewichtige studie toont ten volle met welk ernstig streven, met welk heilig willen men bezield moet wezen, wil men bij jongeren de kiemen kunnen leggen van wat hen later moet stempelen tot ware „meerderen" in de militaire maatschappij aan boord. Juist wat schrijver in de laatste alinea van blz. 23 aanhaalt, hield de kapitein ter zee DE BRUIJNE zich zelf en zijnen officieren steeds voor oogen.

Wat betreft de werving en het dienstverband, ga ik met schrijver mede, dat alleen een gezonde toestand verkregen wordt bij vrijwillig zich verbinden en zoude ik voor de jongens van 14 jaar slechts een verband van 4 jaar willen zien, zonder angst voor de kostelooze opvoeding van (dan toch bruikbare) burgers, al laat ik hierbij de finantieele zijde buiten beschouwing. Men is in de marine beter gebaat met weinig vrijwilligers, die uit vrije verkiezing dienen, dan met een groot aantal, waarbij de lust tot dienen door eenigen ondermijnd wordt.

Het trekken van de kustdefensie bij de marine is aan bedenkingen onderhevig, vooral waar schrijver aan de gezonde en sterke personen voorspiegelt het naar Indië gaan en aan de minder weerstandbiedenden de baantjes in Holland. Ook het aan de marine trekken van de kustdefensie heeft bedenkingen in een ander opzicht. Het personeel moge er mede gebaat zijn, dat eene opdracht bij dien dienst krijgt, doch de tak van dienst zelve? Zoodra men afstapt van de gebruikelijke aanvullingen van het personeel, neem b.v. de torpedodienst van de Landmacht, welke geen gebrek aan personeel heeft, en men laat het personeel van de vloot rouleeren over deze tak van defensie, dan komt al spoedig een toestand, dat men (al is ieder gedetacheerde even goed geschoold, geoefend en vol ambitie, als thans bekend staat) bij het gebrek aan personeel in andere takken van dienst gaat beknibbelen op de sterkte.

Overal een paar mannetjes minder, dan voelt men het gebrek niet zoo zeer. Dàn echter is ook voor dezen tak van defensie een toestand ingetreden van „'t zelfde werk met minder volk" en de gevolgen daarvan.

Ten slotte over de tweede brochure nog het volgende.

De heer THIERENS heeft zich klaarblijkelijk geheel gegeven

aan de bestudeering van dit zoo moeielijke onderwerp, doch zich er ook door laten medeslepen. Hij heeft te veel zich door zijne gedachten aan de toestanden van 't personeel laten leiden, zonder 't personeel zelve op den voorgrond te laten treden en hij verbaast zich ten slotte, dat niet ieder aan boord in het personeel ziet, wat hij er in zou willen zien en er in denkt. In mijne beschouwingen gaf ik ook eenige malen uiting aan wenschelijkheden, doch in de praktijk wordt de poging tot harmonie vaak zoo onharmonisch gestoord en wat de een opbouwt met moeite en zorg, vol toewijding in eenige maanden, ziet men een ander soms in een dag afbreken. Men houde dus bij lezing der brochure wel in het oog, dat de studie aangeeft hoe veel in zake het personeel zou kunnen opgelost worden, als niet de commandanten, officieren, in een woord alle opvarenden waren de menschen, die zij nu in 1906 eenmaal zijn.

H. J. A.

NOG EENS ARTIKEL 20 INWENDIGE DIENST.

Met groote belangstelling heeft ondergeteekende de repliek gelezen van den Heer Brugman op zijn artikeltje over artikel 20 van den Inwendigen dienst, voorkomende in de aflevering van het Marineblad van den 7 Juni j.l.

Ik ben den Heer Brugman daarvoor dankbaar — hoewel zijne beoordeeling over mijn geschrijf lang niet malsch is — omdat ik er uit zie dat het ingezondene niet ongemerkt is voorbijgegaan. Gaarne maak ik thans wederom gebruik van de welwillendheid van de Redactie van het Marineblad, die mij nogmaals eenige ruimte afstond om den geachten inzender te antwoorden.

Het artikel van den Heer Brugman dan doet het voorkomen alsof mijn schrijven zijn oorsprong vindt in animositeit tegen het Korps Zeeofficieren; daarom wil ik hier in de eerste plaats verklaren dat zulks in het minst niet het geval is, en dat ik die aantijging verre van mij werp! Juist het tegendeel is de bedoeling geweest van mijn geschrijf, n.l. om te voorkomen dat in de toekomst er animositeit zoude kunnen ontstaan naar aanleiding van art. 20 I. D.; want het is een feit dat die bepaling groote bitterheid heeft verwekt onder de „bijwapens", en het is te verwachten dat zij kwaad bloed zal zetten! Laat men gerust de opinie vragen van ieder officier van een bijwapen, en van de overgroote meerderheid zal men niet anders hooren dan wat ik schreef: zij voelen zich achteruit gezet! En dit gevoelen wordt gedeeld door verschillende *zee*officieren die volkomen instemden met mijn geschrijf. Men kan gerust aannemen dat niet dikwijls eene bepaling is gemaakt, meer geschikt om verwijdering tus-

schen het hoofd- en de bijwapens te scheppen! En dat terwijl die bepaling absoluut onnoodig en onwettig is! Waarom dan toch die bepaling gemaakt? Er is geen enkel gangbaar motief voor te vinden! Mocht er dan door dit ellendige artikel 20 animositeit komen te ontstaan, dan kome de verantwoordelijkheid daarvoor neer op hen die het deden geboren worden!!

Verder vraagt de Heer Brugman of het door mij genoemde voorbeeld uit het leven is gegrepen! Ik twijfel er geen oogenblik aan of de gachte inzender zal die vraag zelf ontkennend hebben beantwoord, *maar het kan gebeuren*, en daarom is het goed er op te wijzen; niet ieder zeeofficier is bezield met de hoogstaande gevoelens en eigenschappen van den Heer Brugman en zeer „eigenaardige" menschen komen er evengoed voor onder de zeeofficieren als onder alle andere takken van dienst!

Een president presideert en moet als zoodanig macht hebben om zijne meeningen te doen eerbiedigen; wanneer nu die president niets anders kán doen dan, met toepassing van artikel 162, „kennisgeven aan den commandant", dan blijft er van presideeren niet veel over, en vervalt hij tot een minder aangename rol.

Verder vraag ik wat er moet gebeuren wanneer een waarnemend president eens zondigt tegen de etiquette, terwijl er ouderen en hoogeren aan tafel zitten? Eenvoudig maar laten loopen? Zie, ook die moeielijkheid ware te ondervangen, wanneer die waarnemend president de oudste in rang en jaren was, dan liep eventueel een oudere althans de kans niet dat hij zich zoude moeten ergeren aan het gedrag van een jongere!

Dan zou het m.i. niet ondienstig zijn om, in verband met het behandelde onderwerp, eens te wijzen op artikel 27 (sub 3) van den Inwendigen dienst, handelend over de tafel der onderofficieren, waar wij lezen: „De chef der equipage aan wien de „handhaving van de goede orde aan deze tafel is opgedragen „. . . . . . . wordt bij afwezigheid vervangen door den hoogsten „in rang of in ouderdom van rang van de aan de tafel aan- „wezige onderofficieren." En moet men dan niet met de grootste verbazing vragen: „wat is dat nu? Wordt die chef van de equipage bij afwezigheid niet vervangen door den oudsten *bootsman*, maar kan daar een z.g. baantjesgast (ziekenverpleger, timmerman, bottelier etc. etc.) zorgen voor de goede orde, terwijl de leden der bijwapens der officieren dat niet mogen? Is dit consequent??? Vindt de Heer Brugman zelf die bepaling voor ons officieren der bijwapens thans niet dubbel vernederend? In hún stand worden de onderofficieren alle gelijk gesteld, maar in ónzen stand komen alle bijwapens áchter de zeeofficieren!

Ook maakt de Heer Brugman mij er een verwijt van dat ik de woorden „zwetser" en „ongepast jongmensch" heb gebruikt om een jeugdig zeeofficier aan te duiden!

Wel, ik geef toe dat die woorden te sterk zijn en ook onparlementair — (hoewel de geachte inzender mij toch niet zal

willen tegenspreken dat er in de longroom wel eens gezwetst wordt en dat er onder de jeugdige zeeofficieren óók wel eens ongepaste jongemenschen voorkomen?) — maar in dit verband ware het beter geweest die woorden niet te gebruiken, en ik betuig over het gebruik dier woorden dan ook gaarne mijn leedwezen! Waar het hart vol van is daarvan loopt de pen blijkbaar ook wel eens over, en waar het behandelde onderwerp mij zóó grievend voorkwam, vielen die woorden mij ondoordacht uit de pen!

Evenwel de Heer BRUGMAN moge het betreuren dat ik mijn artikel de wereld in heb gezonden, en vinden dat mijne voorbeelden niet deugen en dat ik verkeerde voorstellingen gaf van de verhoudingen in een longroom, goed, alles goed, maar waar het op aankomt, de geachte inzender *heeft mij niets weerlegd!* Geen enkel argument tegen het zakelijke van mijn betoog heeft hij doen hooren! Zoolang ik dan ook niet van het tegendeel overtuigd ben, blijf ik er bij dat het artikel 20, zooals het thans luidt, grievend is voor de bijwapens en onwettig.

De Heer BRUGMAN schrijft „het ligt niet in mijn bedoeling „en buiten mijne bevoegdheid om te beoordeelen of schrijvers „meening juist is, en ik zal over de wenschelijkheid van eene „wijziging van het bedoelde artikel dan ook niet in discussie „treden." Dat is wel jammer! Want waar het bekend is dat hij evenmin animoos gestemd is tegen de bijwapens als ik dat ben tegen het hoofdwapen, twijfel ik er niet aan of zijn billijk- en eerlijkheidsgevoel zoude hem doen zeggen dat mijne opvatting de juiste is.

Wanneer ik nogmaals het voorrecht en het genoegen mocht hebben met den Heer BRUGMAN aan boord te dienen — werkelijk een genoegen! — en het geval mocht zich voordoen dat ZEd. hoewel jonger in jaren en misschien minder in rang, werd mijn commandant, dan kan *hij* van *mij* eischen ondergeschiktheid, plichtsbetrachting en gehoorzaamheid, *dat is zijn recht*, maar zoolang dit niet het geval is en hij ook in de longroom mijn eerste officier niet is, eisch *ik* van *hem* alle eerbied en gehoorzaamheid, *dat is mijn recht*, en dit is niet te rijmen met het feit dat hij als jongere de tafel presideert en voor de etiquette zorgt in een longroom waar ik als oudere tegenwoordig ben.

Intusschen den Heer BRUGMAN mijn dank voor zijne opmerkingen — bestrijding kan men het niet noemen —; hij houde mij ten goede dat ik — zonder animositeit — de verdere speldenprikken in zijn artikel onbeantwoord laat en dat ik met het oog op het behandelde onderwerp mijn naam niet bekend maak, maar met kameraadschappelijke gevoelens, zoowel voor hem als voor alle andere zeeofficieren, mij blijf noemen

Een kapitein van een bijwapen van eenige ancienniteit.

GRONDSLAG VOOR DE SCHIETOPLEIDING BIJ DE KON. MARINE.

Inleiding.

De schietopleiding heeft ten doel schutters te vormen voor het gevecht, met al de storende invloeden van dien.

Die opleiding beoogt dus de grootst mogelijke vaardigheid in de behandeling van het geweer als vuurwapen, welke zelfs onder de meest storende gevechtsomstandigheden behouden kan blijven.

Teneinde dit te bereiken moeten de voorbereidende gymnastiek, de opleiding bedoeld in Regl. Inf. Kon. Marine I en de Voorbereidende Schietoefeningen gemeenschappelijk streven naar automatische vaardigheid in de behandeling van tasschen, gevulde houders en grendel en naar de stelselmatige ontwikkeling van een juist-snellen aanslag.

De vaardigheid in het juist treffen in eene vredesschijf wordt van geen oorlogswaarde geacht, indien zij niet mede berust op een juist-snellen aanslag.

De schietopleiding stelt hooge eischen aan de bekwaamheid van den onderwijzer, zoowel als aan zijne toewijding om met ijver en geduld werkzaam te zijn aan de vorming der leerlingen tot oorlogsschutter.

Hoe meer schietvaardigheid in den geest van dezen grondslag de onderwijzer zelf bezit, des te gemakkelijker zal het hem vallen, zijne leerlingen tot lust en ijver te prikkelen.

Daarom verdient het aanbeveling, dat officieren, zoowel als onderofficieren en minderen zich, zooveel als de omstandigheden het toelaten, bekwamen in het schieten met geweer.

Zooveel mogelijk moet er bij de opleiding naar gestreefd worden, dat steeds dezelfde leerlingen oefenen onder leiding van dezelfde onderwijzers.

De stelselmatige ontwikkeling van den juist-snellen aanslag eischt het grootste gedeelte van den tijd, omdat het geruimen tijd duurt, voordat hierin een bevredigende uitkomst verkregen wordt.

Teneinde dit in den kortst mogelijken tijd tot stand te doen komen, moet in het bijzonder gelet worden op de nauwkeurige en onberispelijke uitvoering van de bewegingen bij elk gebruik van het geweer als vuurwapen.

De grondslag verdeelt de schietopleiding in 3 hoofdstukken.

I. Voorbereidende oefeningen.
II. Schoolschieten.
III. Gevechtsschieten en toepassing aan boord en uit sloepen.

Bij alle takken van opleiding kunnen de twee eerste hoofdstukken volgens den grondslag gevormd worden.

Aan boord der schepen en bij de Afdeelingen Mariniers aan den wal kunnen de Voorbereidende Oefeningen, naarmate dit meer of minder noodzakelijk blijkt, nu en dan geheel of gedeeltelijk worden herhaald en worde, zooveel de gelegenheid zich voordoet, geoefend in het Schoolschieten, de Aanvullingsoefeningen en de oefeningen van Hoofdstuk III.

Men houde in het oog, dat de toepassingen van het voorbereidend onderricht het daarmede beoogde nut verliezen, wanneer de in de Voorbereidende Oefeningen verkregen schietvaardigheid wordt verwaarloosd.

N.B.: Door op het oude stelsel voort te bouwen, doch het tot dusver beoefend verstandelijk juistheidsschot na verkregen vaardigheid hierin, te willen combineeren met een snellen aanslag, voert men met het laatste een dooden factor in, in de practijk van nul en geener waarde.

Bij het onderricht wachte de onderwijzer zich, den leerling onnoodig te vermoeien, ongeduld of wrevel te toonen ten opzichte van leerlingen, die moeielijk begrijpen, stramheid te vorderen, daar waar zij misplaatst is en waar het geldt eene zorgvuldige individueele voorbereiding. Gewoonlijk spruit dit voort uit gemakzucht van den onderwijzer.

Hij trachte kort en eenvoudig uit te leggen, stelle alles aanschouwelijk voor, en vergete niet zich telkens te overtuigen, of de leerlingen het geleerde begrijpen.

Hij bedenke, dat „schieten" berust op het „kunnen doen" en vermijde te veel theorie.

Voorbereidende Gymnastiek (algemeene grondregels).

De voorbereidende gymnastiek dient om den leerling lichamelijk te ontwikkelen en zoodoende beter waarborg te verkrijgen, dat hij zijne schietvaardigheid in het gevecht zal kunnen toepassen.

Zij moet zich bepalen tot het ontwikkelen van de goede schiethoudingen, zoowel staande, knielende als liggende en tot de ontwikkeling van den gymnastischen snellen aanslag.

Zij tracht dit doel te bereiken, door daartoe geëigende oefeningen.

N.B.: Het zal aanbeveling verdienen, het kader, dat op de gymnastiekcursus der Kon. Marine gevormd wordt tot instructeurs, tevens geschiktheid te doen verkrijgen, om volgens een vast stelsel hierin onderricht te kunnen geven.

De gymnastische snelle aanslag wordt verkregen door gymnastische oefeningen met het geweer en wel:

a. oefeningen met het geweer in beide handen,
b. idem „ „ „ „ één hand,
c. oefeningen met het geweer in den aanslag, staande, knielende en liggende uit de vrije hand, aanvankelijk zonder, later met de bajonet op het geweer.

Als voorbereiding tot den snellen aanslag wordt bij eenige geoefendheid de gymnastische aanslag herhaald met tusschentellen en trapsgewijze gedurende eenigen tijd volgehouden.
Dit leidt tot krachtige ontwikkeling der spieren, welke de functiën voor de samengestelde schietbeweging moeten verrichten.

HOOFDSTUK I. VOORBEREIDEND ONDERRICHT.

Het voorbereidend schietonderricht kan gelijktijdig met de voorbereidende gymnastiek beginnen.
Het wordt verdeeld in lessen, welke in volgorde moeten worden behandeld.

Men ga niet over tot een volgende les, indien de vorige door de leerlingen niet voldoende gekend en begrepen wordt.

Het voorbereidend onderricht kan men splitsen in drie onderdeelen.

A. In het eerste onderdeel wordt den leerling een begrip gegeven van het richten, doordrukken, behandelen van den grendel, de tasschen en gevulde houders, vullen en ledigen van het magazijn, vaardig maken, vizier stellen en van de verrichtingen op Com^{do}. „Roffel", en wordt, na verkregen vaardigheid, het geleerde achtereenvolgens met losse- en scherpe patronen in toepassing gebracht.

B. In het tweede onderdeel wordt de samengesteld-juist-snelle aanslag ontwikkeld, berustende op den automatischen aanslag en het snel-coördineeren, en na verkregen vaardigheid deze met de samengestelde bewegingen, noodig voor het afgeven van eene serie schoten, samengevat.
Ook hier toepassing met losse- en scherpe patronen.

C. In het derde onderdeel worden de „Vuren", zooals het Regl. Inf. Kon. Marine I ze voorschrijft, volledig behandeld en uit den juist-snellen aanslag ontwikkeld.
Toepassing met losse- en scherpe patronen.

A. Eerste les: Richten, met het geweer op den richtbok.

N.B.: Ik bepaal mij slechts tot korte verklaringen, waar met de kennis van het bestaande reglement, deze voor den belangstellenden lezer voldoende duidelijk zullen zijn.

1°. Eenvoudige en duidelijke verklaring, wat richten is, met gebruikmaking van vergroote richtmiddelen, van stevig karton vervaardigd.
Het geweer vastliggend op den richtbok.

2°. Onderzoeken, of de richting begrepen is, door den leerling het geweer in de richting te doen brengen op een scherp geteekend mikpunt.

3°. Toepassing zonder richtbok, doch met het geweer van voren ondersteund.

De onderwijzer maakt hierbij gebruik van richtcontrôleur of contrôlerichtbril.

De toepassing geschiede op afstanden van 10—25 M. op mikpunten, bestaande uit het snijpunt van een horizontale en verticale streep, wier dikte op afstanden van 10—25 M. evenredig toeneemt van 4 tot 10 mM.

Tweede les: Drukpunt nemen en doordrukken, gepaard met richten.

De onderwijzer laat duidelijk de verrichtingen van drukpunt nemen en doordrukken zien en wijst daarbij op de juiste houding en plaatsing van rechterhand en vingers.

Daarna laat hij het den leerling doen.

Is het begrip voldoende aanwezig, dan worden de beide verrichtingen samengevat met het richten.

Dit geschiedt met gebruikmaking van den richtbok, het geweer van voren gesteund in de vork, de beide ellebogen gesteund.

Derde les: Waarneming door den schutter, op welk punt hij gericht was, op het oogenblik, dat het schot afging.

Aanvankelijk met het geweer van voren gesteund op den richtbok en beide ellebogen gesteund.

De onderwijzer verklaart den leerling, dat hij, willende richten op het mikpunt, al richtende in een kringetje om het mikpunt heenschommelt.

Gedurende den tijd, dat hij doordrukt, zal hij dus niet steeds zuiver op het mikpunt gericht zijn, doch nu weer een weinig rechts, dan weder links hoog, dan weder laag in de lijn, enz.

Op een gegeven oogenblik, dat voor den leerling geheel onverwachts moet zijn, is hij door de doordrukbeweging heen en schiet de haan vooruit.

De leerling moet nu vlug de richting en grootte der afwijking opnoemen. De onderwijzer kan de vorderingen met behulp van den richtcontrôleur of richtbril nagaan.

Heeft een leerling moeite, om dit te begrijpen, dan kan de onderwijzer zeer langzaam de doordrukbeweging voordoen en den leerling in den richtcontrôleur laten kijken en overdreven voorgestelde afwijkingen doen aangeven.

Ook kan de onderwijzer den leerling laten richten en zelf aftrekken, om, wanneer deze het dan begrijpt, hem zelf weer de doordrukbeweging te doen verrichten.

Is een en ander goed begrepen, dan late men veelvuldig doen, en den leerlingen daarbij er aan gewennen:

1°. Na het schot een oogenblik in den aanslag blijven liggen.

2°. Steeds luide met enkele woorden de richting en grootte der afwijking opnoemen, bijv. veel hoog links, weinig laag rechts, enz.

Den leerling wordt voorts ingeprent, dat, zoolang geen andere invloeden, als wind, verlichting, enz. aanwezig zijn, de treffer valt in het punt, waar de afwijking door hem werd aangegeven.

Vierde les. Vullen en ledigen van het magazijn, vaardig maken, vizier stellen en verrichtingen op het Com^do^. „Roffel."

Zie Regl. Inf. Kon. Marine I.

In staande, knielende en liggende houding uit de vrije hand.

In de eerste plaats wordt den leerling onderwezen, hoe men met tasschen, gevulde houders en grendel omgaat.

De bewegingen worden man voor man geleerd, eerst langzaam voordoen, dan den leerling veelvuldig laten doen, waarbij deze, zoolang de houdingen hem nog niet eigen zijn, de bewegingen verricht in de houding van vaardig, aan de rechterzijde gesteund tegen een tafel, de tromp daarop rustende.

Is hij voldoende bedreven in het snel vullen van het magazijn, en kent hij de behandeling van tasschen, gevulde houders en grendel zoodanig, dat deze nooit hapert, dan leere men hem bovengenoemde samengestelde bewegingen en streve door veelvuldige toepassing naar automatische vaardigheid in alle houdingen.

Vijfde les: Schieten met het geweer van den richtbok met gesteunde ellebogen en het geweer van voren opgelegd.

In staande, knielende en liggende houding, achtereenvolgens met losse en scherpe patronen.

Hetgeen in de vier eerste lessen geleerd is, wordt nu in toepassing gebracht.

Hierbij is nog geen sprake van automatischen aanslag, noch van snel-coördineeren.

De oefeningen worden gehouden op 100 M. afstand van de schoolschijf.

Het voordeel dezer vroegtijdige toepassing is, dat de leerling reeds spoedig de uitkomsten van het geleerde ziet, gewend raakt aan het schot en dat zijne fouten kunnen bestreden worden, voordat hij overgaat tot het „schoolschieten".

B. De samengesteld-juist-snelle aanleg berust op het volgende beginsel:

1°. Snel het geweer uit de houding van vaardig in de

schiethouding brengen, onderwijl drukpunt nemen en tegelijk met den aanslag nagenoeg op het mikpunt gericht zijn.

2°. Snel de richting verbeteren.

3°. Onmiddellijk na de correctie doordrukken.

Een langzame en trapsgewijze opklimmende stelselmatige ontwikkeling van den reeds geleerden gymnastischen snellen-aanleg gecombineerd met de in het eerste onderdeel geleerde samengestelde schietbeweging leidt tot bovengenoemd resultaat.

Zesde les. Snelle aanslagoefeningen in staande, knielende en liggende houding uit de vrije hand.

Tegelijk, wanneer de aanslag tot stand komt, moet de leerling gericht zijn op een groot doel. De aanslag moet volkomen goed zijn, zonder nabeweging, verplaatsing van vingers, doorzwiepen van de tromp van het geweer, verandering van houding, enz.

Hij heeft plaats op het Com^do^. „Aan" van den onderwijzer.

Op het Com^do^. „Af" komt de leerling terug in de houding van vaardig.

Men bezige zooveel mogelijk afwisselende doelen, in verschillende richting en op verschillenden afstand.

Uit een aangenomen houding moet de leerling leeren den snellen aanslag op die doelen toe te passen, zonder dat daarbij iets aan zijne houding verandert.

Zevende les. Juist-snelle aanslagoefeningen.

In staande, knielende en liggende houding uit de vrije hand.

Tegelijk met den aanslag nagenoeg gericht zijn op een mikpunt en snel de richting verbeteren.

In den aanvang bezige men tot dit onderricht een raam, waarover loodrechte en waterpasse draden zijn gespannen.

Men plaatst het raam zoodanig voor den leerling, dat, wanneer deze in den aanslag ligt, de tromp van zijn geweer ± 2 cM. van de draden verwijderd is.

De leerling trachte tegelijk met den aanslag de waterpasse draad met de vizierlijn te doen ontmoeten; indien hij dit kan, het kruispunt der draden en onmiddellijk de mogelijke afwijking te verbeteren.

Bij geoefendheid worden de afstanden grooter en late men veelvuldig toepassen op scherp geteekende mikpunten, welke in verschillende richting, op verschillende hoogte en op verschillende afstanden worden aangebracht.

Achtste les. Samengesteld-juist-snelle aanslag in staande, knielende en liggende houding uit de vrije hand.

Nu gaat de juist-snelle aanslag gepaard met doordrukken en alle handelingen die vereischt worden voor het afgeven van een schot.

De aanslag geschiedt op het Com^do^. „Aan" van den onderwijzer.

Het doordrukken begint op de „*t*" van het sleepend uitgesproken „*tweeee*".

Dit bevordert het kalme doordrukken en het in onveranderde houding blijven liggen in den aanslag na het schot.

De onderwijzer vestigt de aandacht op de richtfouten en late deze door de leerlingen steeds opnoemen.

Negende les. Toepassing van den samengesteld-juist-snellen aanslag met losse en scherpe patronen.

Opmerking. Bij de toepassingen met scherp verdient het aanbeveling in de houders exercitie- en scherpe patronen door elkaar te plaatsen, – ten einde het rukken tegen te gaan.

De leerling leert hierdoor het verschil tusschen snel doordrukken en rukken en merkt, wanneer het schot niet afgaat, aan de duikbeweging, welke zijn geweer maakt, wanneer hij rukt.

C. Tiende les. „Vuren" in staande-, knielende- en liggende houding uit de vrije hand en toepassing met losse en scherpe patronen.

Deze worden ontwikkeld uit de samengesteld juist snelle aanslagoefeningen

Door langzamerhand „Aan" te vervangen door „Salvovuur – Aan" en „Tweeee" door „Vuuuur" komt men tot het salvovuur.

Eveneens worden Com^dos^ en tel voor de „Vuren" van Regl. Inf. Kon. I. langzamerhand weggelaten.

Het snel doordrukken heeft de onderwijzer in zijn hand, door het sleepend uitgesproken „Twee" of „Vuur" langzamerhand te verkorten.

De toepassingen met scherpe patronen in de 5^e^, 9^e^ en 10^e^ les kunnen bestaan in enkele oefeningen in de verschillende houdingen. Men stelle daarbij eene gemakkelijke voorwaarde, bijv. binnen kring zooveel de treffers brengen.

N.B.: Het schieten met geweren tot K. S. O. kan geheel of gedeeltelijk vervallen, naarmate voor de toepassingen met scherp de gelegenheid bestaat.

HOOFDSTUK II. HET SCHOOLSCHIETEN.

Het schoolschieten bestaat uit eene reeks steeds zwaarder wordende oefeningen en dient om de bij de voorbereidende oefeningen verkregen schietvaardigheid te verhoogen.

De oefeningen bestaan uit vier klassen. Er is gestreefd naar afwisseling en geleidelijke verzwaring bij de indeeling.

Als schoolschijf worde gebezigd de ellipsvormige ringschijf (zie bijlage).

Opmerking. Op plaat XIV, 7e aflevering van den 20en jaargang 1905—1906, „Marineblad", kwamen van mijne hand eenige ontwerpen-schoolschijven voor, verdeeld in rechthoekjes.

Deze waren opgebouwd uit het beginsel:

1°. dat de leerling moet schieten op oorlogsdoelen;

2°. dat de hoogtespreiding, als zijnde de nadeeligste voor de gevechtsuitkomsten, hem het zwaarst moet worden aangerekend.

Die schoolschijven waren echter te ingewikkeld voor de practijk en de waardeering der treffers niet logisch zuiver.

De ellipsvormige ringschijf behoudt het gestelde beginsel en lost tevens de genoemde gebreken op.

Zoowel de knielend vurende schutter, als de liggend vurende schutter kan op deze wijze als schoolschijf worden ingericht.

De afmetingen van de ellipsvormige schoolschijf (liggend vurende schutter) zijn: hoogte ± 0.94 M., breedte ± 1.44 M. bij afmetingen van 1.70 M. en 1.50 M. van de bestaande ringschijf. De figuurhoogte bedraagt 0.48 M.

Hieronder volgen de oefeningen in het schoolschieten.

Oefeningen der 4e klasse:

Op de schoolschijf, die 5″ voor ieder schot zichtbaar wordt gesteld.

A^1	150 M.	staande opgelegd,	
A^2	200 „	knielend „	
A^3	200 „	liggend „	
A^4	150 „	staande uit de vrije hand,	
A^5	200 „	knielend „ „ „ „	
A^6	300 „	liggend opgelegd,	
A^7	300 „	„ uit de vrije hand,	
A^8	300 „	knielend „ „ „ „	

De waardeering voor overgang geschiedt volgens punten.

Een niet in den aangegeven tijd gedaan schot rekent als misschot.

Oefeningen der 3e klasse:

Op de schoolschijf, die achtereenvolgens 4″, 3″ en 2″ zichtbaar wordt gesteld.

B^1	300 M.	liggend opgelegd	4″,
B^2	300 „	knielend uit de vrije hand	4″,
B^3	300 „	liggend „ „ „ „	4″,
B^4	300 „	„ „ „ „ „	3″,
B^5	200 „	knielend opgelegd,	2″,
B^6	200 „	„ uit de vrije hand	2″,
B^7	300 „	liggend „ „ „ „	2″,
B^8	300 „	knielend „ „ „ „	2″,

Oefeningen der 2^e klasse:

Op de schoolschijf:

Achtereenvolgens schiet de leerling 5—10 en 15 patronen met tijdopname.

Snel en juist vuur.	C^1	liggend opgelegd	300 M.	vijf patronen,
	C^2	„ uit de vrije hand	300 „	„ „
	C^3	„ „ „ „ „	200 „	tien „
	C^4	„ opgelegd	200 „	vijftien „
	C^5	knielend uit de vrije hand	200 „	„ „

Zijn aan de overgangsvoorwaarden der 4^e, 3^e en 2^e klasse voldaan, dan wordt de leerling scherpschutter en ontvangt de daaraan verbonden toelage en de ster als distinctief.

Oefeningen der 1^e klasse of scherpschutters-oefeningen.

Deze zijn willekeurig ter keuze van den leider, doch moeten aan de volgende voorwaarden voldoen:

1. De figuurschijf wordt bewogen en is tevens voor ieder schot 5″ zichtbaar.
2. De schutter doet vijf schoten.
3. „ „ doorloopt tien oefeningen.
4. Houding naar keuze, ook niet voorgeschreven houdingen.
5. Aan elke oefening gaat vooraf lichamelijke inspanning, (lange marsch, snelloop, enz.).
6. Afstanden tusschen 350 en 600 M.
7. De schutter wordt op een willekeurigen afstand voor de schijf gebracht en stelt zijn vizier in verband met den zelf geschatten afstand.
8. Een niet in den aangegeven tijd gedaan schot rekent als misschot.

De overgangsvoorwaarden worden evenredig gesteld met de afstanden, waarop geschoten wordt en worden bepaald door het aantal treffers.

Zijn op deze wijze tien oefeningen doorloopen, dan wordt de scherpschutter bevorderd tot meesterscherpschutter.

Onderscheiding: Een draagmedaille en brevet, benevens verhooging van toelage.

Aanvullingsoefeningen, te houden gedurende het Schoolschieten. —

Deze bestaan uit verschillende oefeningen, welke dienen om het geleerde toe te passen en aan te vullen, zoodat ze een overgang vormen tot de gevechtsschietoefeningen.

Zij bestaan uit:

1°. Richtoefeningen;
2°. Afstanden schatten;
3°. Aanslagoefeningen en vuren in niet voorgeschreven houdingen.

Ad. 1°. De richtoefeningen dienen, om den leerlingen in het terrein doelen en mikpunten te leeren zien en opzoeken.

Daartoe bezige men verschillende schijven, welke zoo goed mogelijk oorlogsdoelen weergeven, levende doelen, terreindeelen enz. (Zie mijne beschouwingen in jaargang 1905–1906, M.)

Het onderricht moet aangenaam en zoo afwisselend mogelijk gemaakt worden.

Men moet het zoodanig geven, dat de ambitie van de leerlingen zelf komt, — dan kunnen zij er veel door leeren.

De doelen worden aangegeven en opgesteld op verschillenden afstand, op verschillende hoogte en in verschillende richting.

Veelvuldig worde toegepast het veranderen van mikpunt, uit eene aangenomen houding en het plotseling commando geven tot openen van het vuur op een doel of mikpunt, dat de leerling vlug opzoekt.

De toepassing van het geleerde in de Voorbereidende Oefeningen kan door den onderwijzer worden nagegaan, met behulp van een richtcontrôleur.

Deze oefeningen kunnen tevens het nut hebben, dat de leerling in de praktijk leert, hoe verschillende doelen zich op verschillende afstanden aan het oog voordoen.

Indien de onderwijzer het onderricht dusdanig geeft, dat hij de aandacht tevens hierop vestigt, dan brengt hij in de eerste plaats afwisseling in de oefeningen, in de tweede plaats wordt het gezichtsvermogen der leerlingen ontwikkeld, als voorbereiding tot het afstanden schatten.

Ad. 2°. Afwisselend met bovenstaande oefeningen worde gedurende het schoolschieten en zooveel als daar de gelegenheid voor bestaat buiten het schoolschieten, veelvuldig beoefend het *Schatten van afstanden.*

Het Reglement op de Schietoefeningen met het geweer der Kon. Marine bevat een korte handleiding, welke voldoende wordt geacht.

Om den ijver tot deze oefeningen bij de leerlingen te bevorderen, verdient het aanbeveling, periodiek door eene Commissie van officieren te doen onderzoeken naar de bekwaamheid in het schatten van afstanden en degenen, die er in uitblinken, te bevorderen tot scherpschatter, waaraan men voordeelen verbinde, evenredig aan die van scherpschutter, benevens een distinctief, bijv. een ster, omgeven door stralenkrans in kemelsgaren of gouddraad op den linkermouw.

Een scherpschutter kan een goed schot doen, doch wanneer zijn vizier niet goed gesteld is, is het naar alle kans toch mis.

Een scherpschatter brengt vaak een geheelen bundel op het vijandelijk doel.

Het scherp schatten behoort daarom zeker niet minder dan het scherp schieten te worden aangemoedigd.

Ad. 3°. Onder de niet voorgeschreven houdingen komen o.a. voor:

1°. Zittende houding, met opgetrokken knieën, ellebogen

gesteund (één of beide ellebogen, afhankelijk van lichaamsbouw).

2°. Knielende op beide knieën.

3°. Staande, knielende en liggende achter dekkingen, boomen enz. en meerdere.

Hierbij moet onderwezen worden, om vlug een vuurstelling te kiezen en daarbij een practisch gebruik te maken van verschillende voorwerpen in het terrein.

Een modern excercitieterrein moet tot het houden van oefeningen onder deze rubriek ruimschoots de gelegenheid bieden, — moet derhalve ruim voorzien zijn van oorlogsdoelen, onder elken vorm, zoowel stilstaande als bewegende, en plotseling te voorschijn komende en weder verdwijnende, voorts van verschillende inrichtingen, om opgelegd en aangeleund te leeren schieten, ook in niet voorgeschreven houdingen.

N.B.: Op een excercitieterrein en bij een schietbaan zulk een schijventheater aan te brengen is eenvoudig en zonder noemenswaardige kosten. Op alle mogelijke wijzen kan de fantaisie van den leider daarin afwisseling brengen, hoe meer, des te aangenamer en leerzamer.

HOOFDSTUK III. GEVECHTSSCHIETEN EN TOEPASSING AAN BOORD EN UIT SLOEPEN.

Deze oefeningen kunnen gevolgd worden door ieder, die de Voorbereidende Oefeningen met vrucht heeft doorloopen.

Het gevechtsschieten wordt verdeeld in:

a. Toegepast individueel gevechtsschieten;
b. Vuren op de kleine afstanden in de tirailleurlinie;
c. Vuren op middelbare en groote afstanden in de tirailleurlinie.

a. Toegepast individueel gevechtsschieten:

De strekking van dit gedeelte der opleiding zij, om met toepassing van het geleerde de kennis der leerlingen uit te breiden, zoodat zij zelfstandig hun vuurwapen in de tirailleurlinie onder alle gevechtsomstandigheden leeren gebruiken.

Dit behelst:

1°. Dat de schutter, een vijandelijk doel gewaar wordende, onmiddellijk, zonder talmen het vuur kunne openen.

2°. Dat, alvorens dit te doen, de gegevens in zijn brein aanwezig zijn en door hem tot uitvoering zijn gebracht, om met succes zijn geweer als vuurwapen te kunnen gebruiken, dus de beoordeeling van trefkans, bepaling van mikpunt, afstand, stellen van het vizier, enz.

3°. Dat hij snel zijn vuurstelling kunne kiezen en ten opzichte van dekking en vuuruitwerking daarbij een practisch gebruik van het terrein make.

Voor schijven bezige men dezulken, die vallen, als ze

worden getroffen en slechts eenige seconden zichtbaar worden gesteld.

Hierbij wordt rekening gehouden met het standpunt van den leerling bij het schoolschieten, en in verband daarmede worden de eischen evenredig gesteld, hetgeen bij het individueele onderricht zeer goed betracht kan worden.

b. Vuren op kleine afstanden in de tirailleurlinie.

Op de kleine afstanden zal in het gevecht vaak de stem des aanvoerders tot zwijgen zijn gebracht en de gelederen dermate gedund, dat van geregelde aanvoering geen sprake meer is.

Willen deze oefeningen nut hebben, dan moeten de vredesoefeningen, wanneer men ze houdt op de kleine afstanden op deze mogelijkheid gebaseerd zijn, vooral daar aan de oefeningen de voornaamste factor, die belemmerend op de uitkomsten werkt, ontbreekt en niet nagebootst kan worden.

Zonder geregelde aanvoering, toch in geregeld verband en onderlinge samenwerking het doel bereiken, kan in tijd van vrede worden voorbereid door doelmatige oefeningen.

Men stelle gevallen, welke zich in het gevecht kunnen voordoen, den leerlingen aanschouwelijk voor en bespreke de fouten welke gemaakt worden en de nadeelige gevolgen welke zulke fouten in het werkelijke gevecht kunnen hebben. Onder deze rubriek oefeningen is zeer aan te bevelen het vergelijkend vuur, waarbij twee afdeelingen om beurten als aanvaller en verdediger optreden en waarbij een der verdedigers uitvalt wanneer de aanvaller een schijf treft en omgekeerd.

c. Vuren op de middelbare en groote afstanden in de tirailleurlinie.

De gelegenheid tot het houden van deze oefeningen met scherp zal zich wel schaarsch voordoen.

Het doel kan echter ook bereikt worden door veelvuldig oefeningen te houden in het verspreide gevecht, waaraan een taktische onderstelling wordt gegeven.

De bewegingen in verspreide orde van Regl. Inf. Kon. Mar. I moeten daarom grondig gekend worden, alvorens hiertoe over te gaan.

N.B.: De oefeningen in gesloten orde zijn alleen dienstig voor enkele marsch- en verzamelvormen — zijn overigens voor het gevecht van nul en geener waarde. Men doe dus afstand van het traditioneele begrip: „Die Infanterie is toch goed om de kerels weer eens in de hand te hebben", met die „Infanterie" bedoelt men dan natuurlijk datgene, wat de schepeling als strafexcercitie beschouwt en waarin hij evenmin als de meerdere eenig nut voor het gevecht ziet. En toch ziet men nagenoeg niets anders beoefenen en komt het noodzakelijke òf niet aan de beurt, òf op den achtergrond.

De voornaamste factoren, welke de aandacht van den leider in beslag moeten nemen bij bovengenoemde oefeningen, zijn: *vuurleiding* en *vuurdiscipline*.

Het Regl. Inf. Kon. Mar. omschrijft dit voldoende.

Bij het gevechtsschieten wordt het overbodig geacht, verdere beperkende bepalingen in het leven te roepen.

Het Reglement Infanterie Kon. Marine en het Voorschrift op den velddienst geven de taktische leerstof aan, het Reglement op de schietoefeningen geeft aan, hoe het schieten behoort te worden opgevat.

Door beiden oordeelkundig te combineeren en oefeningen samen te stellen, die zoo getrouw mogelijk een gedeelte van een gevecht weergeven en door de aandacht op de taktische uitvoering en het schieten zoodanig te verdeelen, dat er geen gevaar is, dat de schutters het met zooveel moeite geleerde van minder belang gaan beschouwen, bereikt men het doel.

Toepassing aan boord en uit sloepen.

Daar de toepassing door vredesschietoefeningen aan boord en uit sloepen volgens dezen grondslag onoplosbare vraagstukken in het leven zou roepen, wat betreft de inrichting van het materieel, zoo verliezen die oefeningen veel van hare waarde en moeten zij geenszins van overwegend belang worden beschouwd.

Den schutter, die schieten kan volgens dezen grondslag, zal het gemakkelijk vallen, aan boord en uit sloepen, hoe bewegelijk zijn standplaats ook is, te treffen, daar de samengesteld juist-snelle aanslag hem onder zulke omstandigheden het eenige middel in de hand geeft, om treffers te behalen.

Men denke daarentegen niet, dat een schutter, die niet schieten kan volgens dezen grondslag, het schieten geleerd kan worden aan boord of uit sloepen op de wijze, zooals de oefeningen thans worden gehouden.

Men stelle dus geen oefeningen samen in schoolschieten, met overgangsvoorwaarden, doch beschouwe de oefeningen onder deze rubriek evenals het gevechtsschieten als eene toepassing van het geleerde.

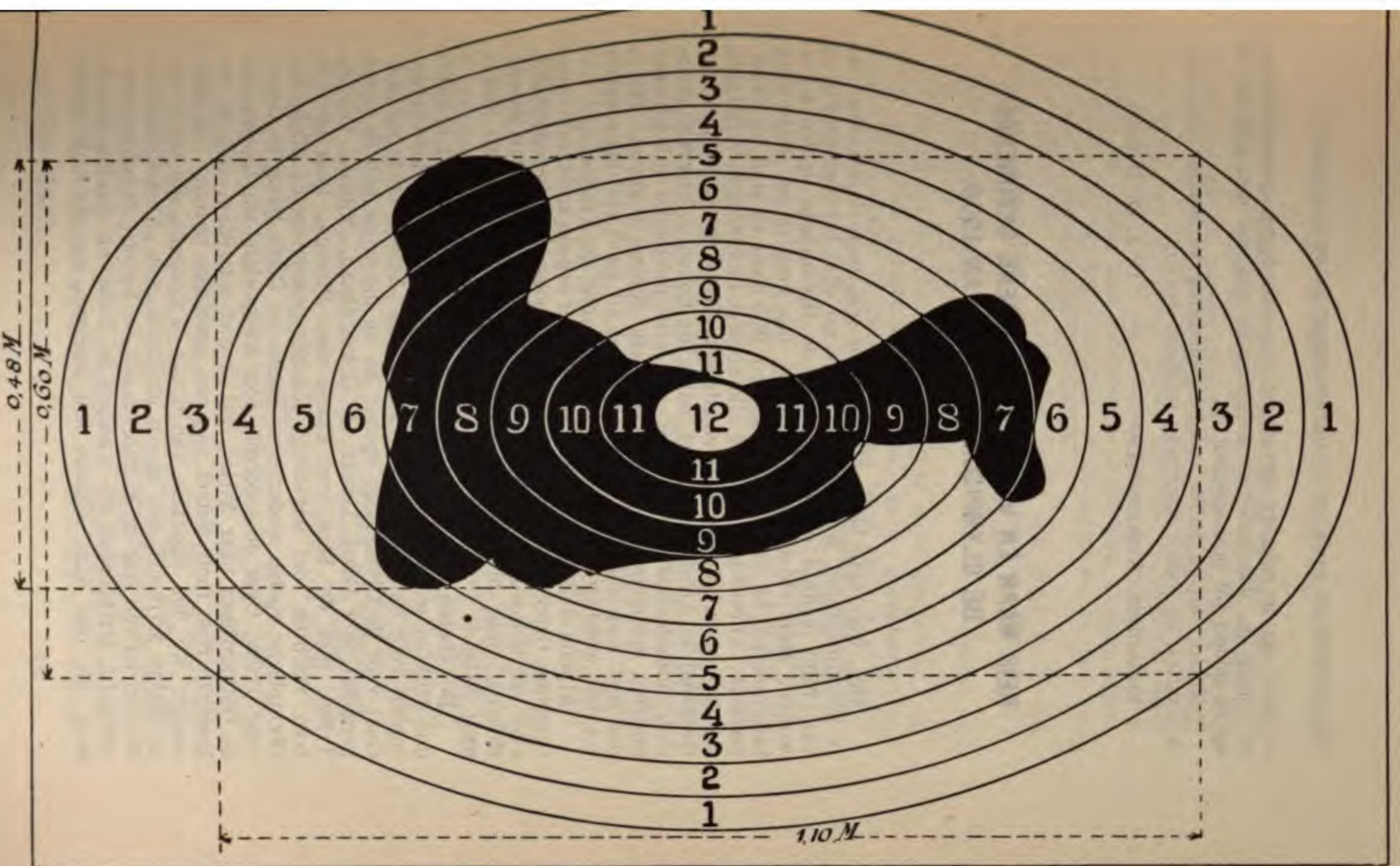
Ruime opvatting en vrijheid in de keuze der middelen moeten den leider onder alle omstandigheden in staat stellen, deze oefeningen, evenals die in het gevechtsschieten aangenaam, afwisselend en leerzaam te maken.

In dit geval zijn de gegevens aanwezig, om van de oefeningen voordeel te doen trekken.

Als elementaire leerstof blijft dus over:

Aanslagoefeningen en vuren aan boord en uit sloepen, in de houdingen welke daar kunnen voorkomen.

In hoofdtrekken is hiermede een grondslag aangegeven voor de schietopleiding bij de Kon. Marine, welke grondslag door de



0,48 M
0,60 M
1,10 M

vrijheid en de ruimere opvatting van oefeningen gemakkelijker te volgen is, daarenboven geëigend is, om ook den schepeling op te leiden tot oorlogsschutter.

Mocht een en ander nadere toelichting vereischen, zoo ben ik daartoe op iedere aanvraag terstond bereid.

Rotterdam, Augustus 1906. C. J. O. DORREN.

REIS NAAR EN VERBLIJF TE ATHENE GEDURENDE DE OLYMPISCHE SPELEN VAN 1906.

Het was een blijde tijding voor mij, toen ik vernam, dat ik gecommitteerd werd naar Athene, om daar ter vermeerdering van mijn kennis op sportgebied de Olympische spelen bij te wonen. Mijn eerste gedachte was, hoe kom ik er. Natuurlijk informeeren bij een reisbureau, en ik kwam te land bij COOK, Damrak, Amsterdam, die me alle noodige inlichtingen verstrekte en zelfs voor biljetten zorg zou dragen. Het Grieksche Consulaat-Generaal te Amsterdam, met name de Consul J. RUYTER, stelde zich onmiddellijk beschikbaar om alle mogelijke inlichtingen omtrent deelnemen aan de Olympische spelen te geven. Hij is ons met zeer veel van dienst geweest en heeft veel bijgedragen tot het welslagen van onze reis en verblijf te Athene.

Athene is niet per spoor te bereiken, er is geen treinverbinding tusschen Griekenland en Turkije, dus moest de reis gedeeltelijk over zee gemaakt worden. De aangewezen weg is over Milaan, Brindisi, met de boot naar Patras en met de trein van Patras naar Athene.

De booten Brindisi—Patras waren reeds bezet, 't beloofde dus druk te worden in Athene. De Oostenrijksche Lloyd zorgde echter voor extrabooten van Triëst naar Athene en terug, speciaal voor de Olympische spelen, en op die wijze heb ik de reis gemaakt over Bazel, Luzern, de Gothardbaan, Milaan, Venetië, Triëst, met de boot over Patras naar Piraeus. Daar bleef de boot wachten, om nagenoeg dezelfde passagiers na afloop der Olympische spelen weder over Patras en Corfu terug te voeren naar Triëst. Over de spoorreis door Zwitserland van Luzern over de Gothardbaan naar Milaan, zal ik niet uitwijden, het is een heerlijke reis, men geniet van een prachtige natuur. In Bazel namen we den sneltrein van 6 uur 's morgens, die ten 3 uur in Milaan arriveert, een mooie luxetrein met „Aussichtwagen." Na een halven dag in Milaan en ook te Venetië te hebben doorgebracht, arriveerden we 's nachts te Triëst en vonden daar de boot, die ons naar Athene zou brengen, aan de kade gereed

liggen. Den volgenden ochtend vertrokken we aan boord van de „Amphitrite" tegelijk met de „Thalia" voor hetzelfde doel bestemd en ook vol passagiers, meest allen deelnemers aan de Olympische spelen, naar Athene. Wat al nationaliteiten waren er aan boord van de beide schepen vereenigd, de Noren en Denen waren bij ons aan boord, de Zweden hadden daarom de „Thalia' verkozen; dan had men Hollanders, Duitschers, Oostenrijkers, Amerikanen, Hongaren, Italianen en Engelschen en ook een club Deensche vrouwelijke gymnasten.

De booten der Oostenrijksche Lloyd zijn goed, doch wat comfort en luxe betreft, kunnen ze onmogelijk concurreeren met onze mailbooten en het eten is er zeer inferieur.

Het groote aantal passagiers, er waren er 100 boven de sterkte, droeg er het zijne ook toe bij.

De overtocht duurde 4 dagen, Patras werd aangedaan, om enkele passagiers gelegenheid te geven daar te debarkeeren en met den trein verder te gaan. Hiervan werd gebruik gemaakt door enkele afgevaardigden van de verschillende nationaliteiten, om in Athene voor hunne landgenooten kwartier te maken.

De kortste route verder zou zijn door het kanaal van Corinthe, doch daarvan wordt, ofschoon de diepte het wel zou toelaten, nagenoeg geen gebruik gemaakt door de groote mailstoomers.

De kapitein van de „Amphitrite" verklaarde, dat het kanaal zeer onpractisch was ingericht. Het heeft een rechthoekige doorsnede, in plaats van het volgende beloop ‾_/‾, waardoor bij doorvaart van een schip, het water opgstuwd wordt en het gevolg is, dat het schip nog al eens aan bak- en stuurboord tegen den wal stoot, doordat het niet naar zijn roer luistert.

De reis ging verder bezuiden Kaap Matapan om en door de Straat van Cerigo, om Kaap Malea naar Piraeus, waar we op den V.M. van 21 April arriveerden. Uit de verte zagen we reeds een eskader liggen op de reede van Phalère, dat een gedeelte van het Engelsche Middellandsche Zee-eskader bleek te zijn. In de haven van Piraeus lagen ook eenige vreemde oorlogsschepen, o. a. het jacht van den koning van Engeland, 2 Engelsche, 2 Italiaansche, een Russisch en eenige Grieksche oorlogsschepen, zoodat de haven goed bezet was en er voor de „Amphitrite", die 125 M. lang was, niet veel ruimte overbleef om te manoeuvreeren en op haar ligplaats te komen.

Het geheel leverde een feestelijk aanzien, de schepen pavoiseerden, aan den wal werd overal gevlagd en in de straten waren eerebogen opgericht, alles ter eere van de ontvangst der deelnemers aan de Olympische spelen. Al voor het schip gemeerd was, kwam een heele stroom Grieken aan boord om de gasten te verwelkomen en ze de noodige inlichtingen te geven en hen behulpzaam te zijn bij het debarkeeren. Het Comité voor de Olympische spelen had een aantal Stadionwachters gezonden, om voor de bagage zorg te dragen. De Hollanders, we waren

met negen officieren aan boord, 7 van de Landmacht en 2 van de Marine, allen deelnemers aan de schermwedstrijden, werden verwelkomd door Professor STRAIT, Lid van het Hof van arbitrage voor Griekenland, een zeer innemende persoonlijkheid, die ons met alles van dienst was.

Gezamenlijk togen we naar het station, daar namen we den electrischen trein, die ons na 20 minuten rijdens in Athene bracht aan de Gare du Pirée. Hier stonden de President van het Comité des Jeux Olympiques, Professor LAMBROS en de verdere leden en eenige muziekkorpsen klaar om ons te ontvangen.

Er werd een groote stoet gevormd, de muziek voorop en de deelnemers der verschillende nationaliteiten er achter. Zoo maakten wij onzen intocht in het ons welkom toeroepende Athene.

De huizen waren overal versierd en vlagden; in de straten waren groote eerebogen opgericht en aan de triomfpalen hingen de kleuren van alle deelnemende naties. Langs den geheelen weg stond een groote menigte geschaard, die ons voortdurend op enthousiaste wijze toejuichte. Het geheel maakte op ons een bijzonder aangenamen indruk. Na een wandeling van een uur arriveerden we in het Zappeion, het groote tentoonstellingsgebouw van Athene, waar we allen op royale wijze onthaald werden op heerlijke Grieksche wijnen. Dat viel er in na die lange wandeling door stoffige straten in die tropische hitte.

Na deze ontvangst werd ons ieder een student toegevoegd, die ons naar onze hotels bracht en ons alle noodige inlichtingen verschafte. Voor eenigen van ons, waaronder ook mijn persoon, waren kamers besproken in een particulier huis bij Professor ZILLER, een groot architekt, die in Athene bijna alle belangrijke openbare gebouwen heeft gezet, en zooals we dachten, nu de hotels zoo vol waren, eenige zijner kamers in het groote huis, dat hij bewoonde, beschikbaar stelde voor enkele deelnemers aan de Olympische spelen.

Het huis zag er bepaald schitterend uit. Het was bijna geheel van marmer opgetrokken en leek zoo meer op een hotel, dan op een partikuliere woning. We troffen het dus bizonder wat onze huisvesting betreft; zoo dachten we tenminste. De kamers waren prachtig, wat grootte betreft. Ik had een kamer van 6 bij 8 Meter op de eerste etage met een steenen vloer, doch de meubileering vormde een schril contrast met de grootte van het vertrek. Er stond een heel eenvoudig ijzer ledikantje, zonder matras, een ijzer waschtafelgeraamte zonder waschkom, een inrichting voor electrisch licht, zonder lampje. Er moest luxe geheerscht hebben in dit huis, waar nu bleek, dat armoe troef was. Er werd ons voorschot gevraagd op onze logieskosten, om het noodige te kunnen koopen om de kamer bewoonbaar te maken. We moesten helpen getransformeerde boekenkasten te versjouwen naar onze kamers om berging te hebben voor onze kleeren. En we moesten veel betalen. Ofschoon onze gastvrouw geen Grieksche was, kregen we een Grieksche tafel, die voor

de meeste menschen bijna ongenietbaar is. Den eenen dag geiten-, den anderen dag schapenvleesch en den derden dag geiten- en schapenvleesch. De boter was van geitenmelk gemaakt en geheel zouteloos. En zoo zou ik nog zeer veel op kunnen noemen, dat ons hinderde en waardoor we de overtuiging kregen, dat we het zeker beter in een hotel gehad zouden hebben. Schoenen werden niet gepoetst, zooals we ze 's avonds buiten de deur zetten, vonden we ze 's ochtends terug. Dat doet men niet thuis in Griekenland, daar zijn de schoenpoetsersjongens voor, die men overal op iederen hoek van de straat vindt en die in Athene ook werkelijk onmisbaar zijn.

Er was een badkamer in het huis, heerlijk vooruitzicht voor ons, en er kon van gebruik gemaakt worden, maar dan moest men zelf eerst het vuile water van een vorigen bader weg laten loopen en het bad schoonmaken, want bediening was er niet en dat allemaal in zoo'n groot huis. We hebben nog moeite gedaan om van het pension af te komen, maar dat was niet mogelijk, de hotels waren vol.

Denzelfden middag van onze aankomst hebben we onmiddellijk een bezoek gebracht bij den zaakgelastigde, den heer P. Ch. van Lennep, die afwezig was. Den volgenden dag vonden we hem thuis en hadden het voorrecht aan zijne beminnelijke echtgenoote te worden voorgesteld.

Het waren gastvrije menschen, die ons gaarne ontvingen. Van onze komst te Athene was door het Departement van Buitenlandsche Zaken, op verzoek van het Departement van Marine, aan de legatie mededeeling gedaan, met de uitnoodiging, ons zoo noodig van dienst te willen zijn. Van deze formaliteit hebben wij in tegenstelling met de officieren van de landmacht, over wier komst geheel geen bericht was gezonden, zeer veel pleizier gehad. De heer Van Lennep heeft ons alle noodige inlichtingen verstrekt en is ons met zeer veel van dienst geweest.

Een groot voordeel voor ons was het feit, dat we ook deelnamen aan de wedstrijden, dat bezorgde ons zeer veel gemak om alles bij te wonen. We kregen doorloopende entréekaarten voor alle wedstrijden en feestelijkheden en er werd door het Comité een gedeelte van onze verblijfkosten vergoed.

De stad Athene maakte een zeer prettigen indruk, breede straten met groote, ruime huizen, mooie pleinen en vele openbare gebouwen, meest allen van wit marmer opgetrokken en in Griekschen bouwtrant, met Jonische of Korintische zuilen, groote magazijnen enz., alles te zamen geeft den indruk van een bloeiende stad. Den weg leert men in Athene gelukkig spoedig vinden, aan een platten grond heeft men niet veel, door dat de namen van de straten, op het plan en op de hoeken van de straten zelf, met Grieksche letters zijn aangegeven.

In 't begin voelden we ons heel ongelukkig als we den weg kwijt waren, gelukkig waren de Grieken bijzonder voorkomend en altijd direkt bereid om den weg te wijzen en zelfs heele stukken mee te loopen om ons huis terug te doen vinden.

Behalve de Olympische spelen, waarover een afzonderlijk verslag volgt, waren er iederen avond feesten georganiseerd, die natuurlijk steeds druk bezocht werden.

Den avond van de opening der Olympische spelen werd door het Comité, waarvan de Kroonprins van Griekenland voorzitter was, een groote receptie gehouden in het Zappeion, waar alle deelnemers waren uitgenoodigd. We werden toen allen voorgesteld aan de Prinsen Constantijn, Georges en André, die ons zeer vriendelijk te woord stonden. De Fransche taal is de meest gebruikelijke vreemde taal in Griekenland, die iedere beschaafde Griek kan spreken. Ook de Prinsen spraken ons in die taal aan. Het was voor ons Hollanders zeer eigenaardig te zien op welke wijze de Prinsen met hunne landgenooten omgingen. Alles ging er zeer joviaal toe. Iedere willekeurige Griek stapte maar naar de Prinsen toe en maakte een praatje zonder eenige ceremonie in acht te nemen. Het was soms een gedrang om hen heen, dat ze geen pas konden verzetten. Na onze opwachting gemaakt te hebben bij alle hooge autoriteiten en Comité-leden, waarbij professor Strait ons steeds van dienst was, verlieten we deze welgeslaagde receptie.

Een aardig gezicht leverde de geïllumineerde Acropolis, die oeroude hooge burcht, domineerend over de gansche stad.

Iederen dag waren er wedstrijden in het Stadion, Zappeion of op andere daartoe ingerichte terreinen, welke ik in een apart hoofdstuk heb beschreven. Het was me niet altijd mogelijk alle wedstrijden te bezoeken, door dat er vele tegelijk op ver van elkaar liggende terreinen gehouden werden. Iederen avond waren er groote feesten, hetzij bij particulieren, hetzij uitgeschreven door het Comité.

Maandagavond 23 April trok een geïllumineerde optocht van ongeveer 1000 M. lengte de stad door. Allerlei figuren van gekleurde lichtjes werden door een 600-tal soldaten in optocht gedragen, er liepen nog 600 soldaten mee om de anderen af te lossen. De meest elegante voorstellingen werden weergegeven door kaarsen in gekleurde potjes. Het geheel gaf een zeer phantastische aanblik en was de mooiste geïllumineerde optocht, die ik ooit heb aanschouwd. Men zag alle vlaggen van de verschillende nationaliteiten en van de meeste naties ook de rijkswapens. Een van de Hollanders werd dezen avond op zeer onaangename wijze herinnerd aan de aanwezigheid van zakkenrollers, hij verloor een portefeuille met *f* 600 aan Hollandsch en Fransch bankpapier. Dit op het politiebureau aangevende vernam hij, dat de kans om het geld terug te krijgen, bijzonder gering was. Als troost werd hem medegedeeld, dat hij lang niet de eenige was, maar dat er al een groot aantal aangiften gedaan waren van vermiste portefeuilles, portemonnaies, enz. Een groote zakkenrollersbende was vermoedelijk in Athene gekomen om haar slag te slaan.

Dinsdagavond woonden we een groote receptie bij van het Gemeentebestuur van Athene op de verlichte Acropolis, welke

receptie zeer druk bezocht werd. De verlichting was schitterend, een twaalftal zoeklichten, voor dat doel door de Grieksche Marine tijdelijk afgestaan, waren op verschillende punten opgesteld en duizende electrische lampjes gaven een zee van licht op deze plek der oudheid. De antieke gebouwen, waaronder het grootsche Parthenon, de Propylaea en het Erechteion, op deze moderne wijze verlicht, maakten een phantastischen indruk.

Het mocht ons Hollanders niet gelukken op deze nachtelijke openluchtreceptie, waar van geen regeling iets was te bespeuren, de gastheeren, zijnde het Gemeentebestuur van Athene, te ontdekken, en toen wij, en met ons een groote menigte bezoekers, de Acropolis verlieten, ontmoetten we den Koning, die evenals wij de overvolle trappen vermeed en eenvoudig langs de steile rotshelling voortging zonder eenig geleide. Op dat gebied maakten we kennis met eigenaardige toestanden, die bij ons ongekend zijn.

Woensdag-, Donderdag- en Vrijdagavond hadden komedievoorstellingen en concerten plaats, waar alle deelnemers toegang hadden, doch die niet bijzonder in den smaak vielen.

Op Vrijdagavond vereenigden de beide Hollandsche gedelegeerden, Baron VAN TUYLL VAN SEROOSKERKEN en Mr. CREMERS, alle Hollandsche deelnemers aan een gemeenschappelijk diner in het Hôtel de l'Angleterre, waar het zeer vroolijk toeging. Het diner was voor ons pensionbewoners een waar genot, na zooveel dagen slecht eten gehad te hebben.

Zaterdagavond had een lezing plaats door den Zweedschen luitenant-kolonel BALCK, chef van het onderwijs aan het Centraal-Instituut voor de Gymnastiek te Stockholm, over het nut van de Zweedsche gymnastiek bij de opvoeding van kinderen en bij het leger. Terecht merkte hij op, dat men reeds de kinderen geregeld gymnastiek moet laten beoefenen. In Zweden ziet men het nut er ook van in en vindt men het overal toegepast.

Mocht het bij ons ook spoedig zoover komen, dat men de gymnastiek als gedwongen leervak invoerde op de lagere, middelbare scholen en gymnasia. Als de kinderen de gymnastiek reeds in hunne schooljaren beoefenen, zullen zij later als milicien veel gemakkelijker en vlugger zijn af te richten. In de jaren, gelegen tusschen het verlaten der school en het in dienst treden, zouden de jongelui hunne geoefendheid moeten onderhouden in gymnastiekvereenigingen, die door ieder jaar wedstrijden uit te schrijven, de ambitie moeten bevorderen. Gelukkig is er een streven merkbaar in die richting, getuige de vele gymnastiekwedstrijden, die dezen zomer in ons land zijn gehouden.

De Overste BALCK sprak ook over het Centraal-Instituut voor Gymnastiek te Stockholm, waar zoowel de militaire als de burger-gymnastiekonderwijzers worden gekweekt. De cursus duurt 1, 2 of 3 jaar, alnaarmate men gymnastiekonderwijzer van den 1^{en}, 2^{en} of 3^{en} graad wil worden. De éénjarige cursus dient voor onderofficieren en hulpgymnastiekonderwijzers, de 2-jarige cursus wordt meestal door de officieren en burgers gevolgd,

terwijl slechts weinigen den 3-jarigen cursus volgen. Het 3[de] jaar van den 3-jarigen cursus wordt meer speciaal besteed aan grondige anatomische kennis van het menschelijk lichaam in verband met het geven van heilgymnastiek. Ook het schermen wordt er beoefend, voornamelijk floret, het geweer wordt bijzaak gevonden. De cursussen duren de 8 wintermaanden, gedurende de zomermaanden gaan de aan de school gedetacheerde officieren naar hunne regimenten terug.

Het grootste gedeelte van de lezing werd besteed aan het toonen van lichtbeelden van mooie punten in Zweden, het beschrijven van de schoone natuur en het aansporen van de vele aanwezige vreemdelingen om een reis te maken naar dat schoone land, waar men de middernachtzon kan zien schijnen.

Dienzelfden avond bezochten we een partij van Mevrouw de Weduwe SCHLIEMANN, die in hare groote woning een 600-tal gasten verzamelde. Het was een zeer geanimeerde partij, waar alle hooge autoriteiten uit Athene tegenwoordig waren.

Zondagmorgen werd het Zwem-Assaut gegeven door de Zweden, te Phaleron.

Zondagmiddag was er voorstelling in het Stadion, de „Oedipus" werd opgevoerd. Ik kan niet zeggen, dat die voorstelling zoo schitterend was, als ik me had voorgesteld; doordat de Grieksche taal werd gebezigd, die we natuurlijk geen van allen verstonden, ging er veel schoons voor ons verloren. De costuums vonden we echter zeer geslaagd.

Denzelfden avond had er te Piraeus een groot Venetiaansch feest plaats, vuurwerk, geïllumineerde gondelvaart, verlichting à Giorno met gekleurde lichtjes, enz.; de aanwezige oorlogsschepen waren ook alle door middel van electrische lampjes verlicht. Het geheel leverde een phantastische aanblik op; het mooie weer droeg er ook het zijne toe bij om het feest te doen slagen.

Maandagavond waren eenige Hollanders, onder wie ook ondergeteekende, met eenige Grieksche autoriteiten en een Fransch militair attaché op een diner uitgenoodigd in de Hollandsche Legatie. Aan het diner zat ook aan de oud-Minister van Marine, Jhr. H. M. VAN DER WIJCK met zijne echtgenoote.

Zoo langzamerhand ben ik genaderd tot het einde van ons verblijf te Athene. Dinsdagavond woonden we nog een groot feest bij in het Aktaion Palace Hotel te Phaleron, gegeven door den heer PESMAZOGLU, Député, Vice-President du Comité des fêtes pour les Jeux Olympiques, waar een 3000 gasten verzameld waren, onder wie ook de Prinsen van het Koninklijk Huis. Het ging er zeer geanimeerd toe. Alle deelnemers waren ook uitgenoodigd. Een keur van damestoiletten werd afgewisseld door schitterende uniformen. Alle vreemde en bijkans alle Grieksche autoriteiten waren tegenwoordig. De groote zalen van dit hôtel waren bijna niet groot genoeg om zoo'n talrijk aantal gasten te ontvangen. De wijze, waarop de Prinsen de vreemdelingen aanspraken en informeerden naar hun behaald succes, was bijzonder vriendelijk. De buffetten waren overvuld

met heerlijke spijzen en dranken, waarvan flink werd gebruik gemaakt. Tot laat in den nacht duurde de feestvreugde. Na afloop was het merkwaardig te zien, hoe ordelijk alles aftrok. Den heelen nacht door liepen er extra trams om de gasten weer naar Athene terug te brengen.

Den volgenden dag werden de Olympische spelen gesloten, en denzelfden avond embarkeerden we om op den V.M. van Donderdag 26 April de terugreis naar Triëst te aanvaarden over Patras en Corfu.

RAPPORT OVER DE OLYMPISCHE SPELEN,
22 APRIL TOT 2 MEI 1906 TE ATHENE.

Geschiedenis der Olympische spelen en van het stadion.

De Olympische spelen dateeren reeds van ongeveer 700 jaar voor Christus, ze behoorden tot de grootste feesten en werden gevierd ter eere van ZEUS. De wedstrijden bestonden toen alleen uit loopwedstrijden op een renbaan, die 192 M. lang was. Iedere Griek kon aan deze wedstrijden deelnemen. Later werd het programma uitgebreider, worstelen, vuistgevecht, springen en de vijfkamp kwamen er bij. Ook een wedloop voor krijgslieden in volle wapenrusting was een geregeld nummer. Voor die wedstrijden werd flink geoefend, zeker 10 maanden van te voren moesten de deelnemers zich voor de diverse wedkampen trainen, daarbij hunne levenswijze er naar inrichten. Iedere deelnemer moest in dien tijd bezweren, dat hij minstens 6 maanden in training was geweest.

De Olympische spelen trokken van oudsher af zeer vele bezoekers. Uit alle oorden togen de vreemdelingen er heen om ze bij te wonen, deelnemen aan de wedstrijden was voor hen niet geoorloofd, alléén vrije Grieken mochten mede kampen. De wedstrijden hadden later plaats op een groot veld, de Stade geheeten; de toeschouwers zaten er om heen, meerendeels op den grond, voor de hooge personnages waren zitplaatsen. Een rijke Griek, Athener, HERODES ATTIKUS, heeft in 't jaar 131 de Stade laten bouwen, naar welk model het tegenwoordige Stadion is ingericht. In den tijd, dat Griekenland onder de Turksche heerschappij gebukt ging, is de Stade van ATTIKUS geheel verwaarloosd en grootendeels in verval geraakt, totdat een rijke Griek uit Alexandrië M. GEORGES AVÉROFF zijn vermogen beschikbaar stelde om het oude Stadion weer op te bouwen.

Het Stadion is een groot ongedekt amphitheater in hoefijzervorm gebouwd en geheel van wit marmer opgetrokken. In 't midden bevindt zich de kampplaats, die 204 M. lang en 34 M. breed en met zand bedekt is. Om dit veld vindt men een 10 M. breede marmeren galerij, die door een muur, ook van marmer, van het oefenveld is gescheiden. Dan volgen de rijen marmeren banken, eerst 24, waarop weer een 10 M. breede galerij volgt

en dan nog 20 rijen. Achter de bovenste rij bevindt zich nog een breede ommegang, omsloten door een verhoogde muur, waarin masten staan, waaraan ter opluistering gedurende de wedstrijden de vlaggen van alle deelemende naties waren geheschen. De breedte, die de bankenrijen beslaat, is ongeveer 50 M. en de hoogte van de bovenste banken schat ik op ongeveer 25 M. De langszijden van het amphitheater worden ieder door 11 marmeren trappen doorsneden, terwijl in het halfrond zich 7 trappen bevinden.

De openzijde van het hoefijzer wordt gesloten door twee rijen Korinthische zuilen met een marmeren dakbekleeding. Daar heeft men de hoofdpoort voor de vorstelijke personen en de deelnemers. Het publiek kan binnenkomen door de ingangen aan de uiteinden van de eerste en tweede marmeren rotonde. Het Stadion biedt zitplaatsen aan meer dan 50000 toeschouwers, die allen behoorlijk kunnen zien. De laagste rij van het halfrond is ingericht voor de vorstelijke personen met hunne gasten, daar vindt men marmeren fauteuils.

Comité van de Olympische spelen.

Een Franschman kwam in 1893 op het idée de Olympische spelen weder in eere te herstellen. Hij riep vertegenwoordigers van alle natiën bij elkaar en vormde daaruit een internationaal Comité. In 1896 werden weder voor 't eerst na zoovele eeuwen de Olympische spelen gehouden te Athene, uitgeschreven door bovengenoemd Comité. Ze zouden weer om de 4 jaar plaats hebben. Zoo zijn ze in 1900 gehouden te Parijs, in 1904 te San Louis, in 1908 zullen ze vermoedelijk te Rome of Londen plaats hebben. De Olympische spelen van 1906 zijn uitgegaan van de Grieksche regeering, die ook een permanent Comité heeft benoemd, welk Comité iedere 4 jaar te Athene Olympische spelen uit zal schrijven.

Olympische spelen van 1906.

De wedstrijden bestonden uit:

Loopwedstrijden:

Wedloop op . . . . 100 M.
„ met hindernissen op 110 M.
„ op . . . . 400 M.
„ „ . . . . 800 M.
„ „ . . . . 1500 M.
„ „ 5 Eng. mijl . . 8045 M.
„ naar Marathon . . 42 K.M.
„ met gewonen wandelpas op 1500 M.

Springwedstrijden:

Vertesprong zonder aanloop.
„ met „

Hoogtesprong zonder aanloop.
" met "
Polsspringen.
Driesprong.

Werpwedstrijden:

Discuswerpen (geheel vrij).
Discuswerpen (klassieke wijze).
Kogelwerpen zonder aanloop.
Steenwerpen met aanloop.
Speerwerpen met aanloop.

Gewichten heffen:

Opzetten met beide handen.
Opzetten met rechter- en linkerhand afzonderlijk.

Touwtrekken.

Touwklimmen.

Vijfkamp (Grieksche) bestaande uit:

1. Vertesprong zonder aanloop.
2. Discuswerpen (klassiek).
3. Speerwerpen.
4. Hardloopen 192 M.
5. Worstelwedstrijd.

Equipewedstrijden:

Gemeenschappelijke gewrichts- en vrije oefeningen.

Worstelen.

Schermwedstrijden:
Floret, Dueldegen en Sabel.

Voetbalwedstrijd.

Tenniswedstrijd.

Zwem- en Duikwedstrijd, Roeiwedstrijd.

Wielerwedstrijd.

Schietwedstrijd.

Alle gymnastiekwedstrijden hadden plaats in het Stadion, de andere wedstrijden op verschillende daartoe ingerichte terreinen, de zwemwedstrijd in Phaléron, de badplaats van Athene.

Den 22sten April, in den namiddag ten 3 uur, werden de Olympische spelen, na een toespraak van den Kroonprins van Griekenland, door den Koning geopend. Tegenwoordig waren het Grieksche Koningshuis, de Koning en Koningin van Engeland, de Prins van Wales en zijne gemalin en een talrijke menigte van zeker 60000 menschen.

Het eerste nummer van het program was gymnastiek: gewrichts en vrije oefeningen, uitgevoerd door equipes van de verschillende naties, die minstens 8 man sterk moesten zijn.

1°. Grieksche afdeeling, 16 man sterk, onder commando van een turner, marcheerde op, stelde zich op en begon onmiddellijk met een serie gewrichtsoefeningen, bestaande uit uitvalstanden voor-, achterwaarts, links en rechts zijwaarts, gecombineerd met armbewegingen. Alle bewegingen geschiedden in vierkwartsmaat, doch zonder tellen en alles werd achter elkaar afgewerkt, terwijl daarna zonder commando weder gesloten werd. Vervolgens Zweedsche gewrichtsoefeningen, die alle zeer goed uitgevoerd werden. Nu volgden oefeningen aan den laddertoestel, een bij uitstek Zweedsch werktuig. Deze toestel is zeer praktisch, omdat er velen tegelijk aan kunnen werken. De oefeningen, die aan dezen toestel gedaan worden, zijn zeer nuttig, doch eischen weinig behendigheid. Ten slotte volgden nog eenige loopoefeningen en looppas, de laatste was geen Pas de Raoul, maar teenengang, 't lichaam hielden ze voorover en de passen maakten ze zeer groot.

2°. Deensche damesafdeeling. Bleef buiten mededinging, 14 personen sterk, is voornamelijk opgekomen om reclame te maken voor vrouwengymnastiek.

De serie gewrichtsoefeningen werd geopend met een buitengewone gratievolle révérence, waarop volgden gewrichtsoefeningen uit de Zweedsche school. Hoofdbuigingen en draaiingen met tegenstand der armen, rompbuigingen en draaiingen, arm- en beenbewegingen, alles geschiedde netjes gelijk, op commando van een gymnastiekonderwijzeres.

Daarna volgden oefeningen aan rekstok, ringen, trapezium en brug, meest alle eenvoudige oefeningen uit de Duitsche school. De jonge dames legden een buitengewone lenigheid aan den dag en wisten alle bewegingen en uitoefeningen met zooveel gratie uit te voeren, dat dit nummer wel met de meeste aandacht door het talrijke publiek gevolgd werd. Ten slotte werden nog eenige loopoefeningen, teenengang en looppas, uitgevoerd, die gevolgd werden door sprongen over de springtafel. Een onbedaarlijk applaus viel dit nummer ten deel. De Deensche jonge dames hadden getoond, dat ze volstrekt niet onder behoefden te doen voor hunne voorgangers, de Grieksche jongelui.

3°. Zweedsche afdeeling, sterk 18 man, onder commando van een luitenant, leeraar aan het Centraal Instituut voor de Gymnastiek te Stockholm. Deze afdeeling wilde ook buiten mededinging blijven, zooals ik later van den Zweedschen luitenant vernam. In Zweden vindt de gymnastiek groote toepassing, ze wordt daar even noodzakelijk gevonden tot vorming en instandhouding van het menschelijk lichaam als voeding en daarom vindt men in Zweden het gymnastiseeren om prijzen verkeerd. De oefeningen uit de Zweedsche school hebben voornamelijk ten doel bepaalde series spierbundels afzonderlijk te oefenen en daardoor te ontwikkelen. Die oefeningen eischen daarom weinig behendigheid, iedereen kan ze gemakkelijk uitvoeren, ook voor kinderen zijn ze zeer geschikt. Dit laatste nu

wordt in Zweden toegepast en met goed gevolg. Reeds in hun prille jeugd krijgen de kinderen gymnastiekles, hetgeen de vorming, de groei en ontwikkeling en de lenigheid van alle lichaamsdeelen ten goede komt; tevens wordt hun duidelijk, dat de gymnastiek noodzakelijk is.

Een nadeel van de Zweedsche school is, dat de oefeningen, door de weinige behendigheid, die voor de uitvoering vereischt wordt, saai worden.

Het programma der oefeningen door de Zweden uitgevoerd gaat hierbij als bijlage. Op de uitvoering viel hoegenaamd niets aan te merken, alle houdingen waren correct, de bewegingen vlug en veerkrachtig of langzaam, al naarmate ze met of zonder tegenstand uitgevoerd werden en naar gelang de oefening dat eischte.

4°. Deensche afdeeling, 20 man sterk, onder aanvoering van een kapitein.

Wat de Denen ten beste gaven, was voornamelijk ook uit de Zweedsche school, met toesteloefeningen uit de Duitsche school.

Een serie gewrichtsoefeningen werd op commando uitgevoerd in de vierkwartsmaat met 3 tusschentellen. Uitvallen, arm- en rompbewegingen, kniebuigingen en beenbewegingen. Ligsteun met arm en beenoplichten en hokken tot rugwaartschen ligsteun, zijwaartsche overslag van de geheele klasse. Daarna hoogtesprong over een lat, 2 aan 2, vervolgens toesteloefeningen.

Brug: Zwaaien tot hoogstand, doorzakken tot schouderstand, rollen tot hang, kippen tot steun en af, met wenden of keeren, of overslag uit den hoogstand.

Paard: Springoefeningen, flanken, wenden, keeren, hokken en overslag, alles vlug achter elkaar.

Rekstok: Kippen, losse buikzwaai, halve en heele reuzenzwaai, vóór- en achterover met verpakken der handen. Balans, plank voor- en achter.

Ringen: Opzetten, hoogstand, balans, plank voor en achter. Tot mijne verwondering zag ik geen Christusstand.

Loopermatras ± 40 M. lang: Overslag rechts en links zijwaarts, vóór- en achterover met een salto. 't Was een vermakelijk gezicht de geheele Deensche afdeeling vlug achter elkaar de overslag voorover te zien doen over de geheele lengte van de loopermatras. De Fransche benaming voor deze oefening, „faire la roue", kwam me zeer natuurlijk voor, 't was ook werkelijk net een rollend menschenwiel.

De Denen kregen ook een uitbundig applaus en hadden volgens mijne meening tot nu toe het meeste gepresteerd.

Nu volgde:

5°. Duitsche afdeeling, sterk 12 man, onder aanvoering van een turner.

Gewrichtsoefeningen met staaf, dezelfde die ook in ons reglement staan, werden uitgevoerd. De houding en de bewegingen haalden niet bij die van de Zweden en Denen; ook 't

feit, dat er van de 12 man 5 brildragers waren, verhoogde den krijgshaftigen aanblik niet. Ze waren wel krachtig gebouwd, doch meest allen klein van gestalte, in tegenstelling met de Zweden, die allen lange slanke kerels waren.

Een speciale Duitsche oefening, die ik van de andere natiën niet gezien heb, was 't voorwaarts, achterwaarts en zijwaarts huppelen uit den ligsteun borstwaarts, met afzetten van beide handen en voeten.

Paardspringen: Er waren 6 paarden, terwijl gelijktijdig door 6 man werd gesprongen: hoksprong, wenden, flanken, keeren en overslag, ook lengtesprong.

Aan de brug en rekstok toonden de Duitschers ware acrobaten te zijn, ze overtroffen in zwaarte der oefeningen verre hunne voorgangers. Ze deden aan den rekstok allen den reuzenzwaai voor- en achterover en sprongen uit dien zwaai voor of achter af. Voor- en achterwaarts gaan in den hoogstand op de brug waren oefeningen, die allen onberispelijk uitvoerden.

Uit deze oefeningen bleek al weder het groote verschil tusschen de Duitsche en Zweedsche school. De Duitsche school kent ook wel gewrichtsoefeningen, maar dat is voor hen bijzaak, hoofdzaak is moeilijke toesteloefeningen uit te leeren voeren. In de „Turnvereinen" wordt dan ook meestal dat doel nagestreefd, het gevolg is, dat er maar enkele leden mee kunnen, en vele bezoekers, den moed verliezende, alleen komen om toe te kijken om tenslotte heelemaal weg te blijven.

6°. Noorsche afdeeling. 20 man sterk, onder commando van een luitenant.

Gewrichtsoefeningen uit de Zweedsche school, op commando uitgevoerd in de vierkwartsmaat met 3 tusschentellen. Houding en beweging waren onberispelijk, fouten of vergissingen kwamen niet voor.

Loopoefeningen, gewrichtsoefeningen in den marsch, oefeningen aan laddertoestel, brug en rekstok gaven een varieerend program, dat met zeer veel aandacht gevolgd werd. De paradepas werd ook bijzonder netjes uitgevoerd en had veel succes.

Paardspringen, dezelfde oefeningen, die door de Zweden waren uitgevoerd, werden gevolgd door sprongen op en over de springtafel. Deze was ongeveer 1.80 M. hoog, 1.50 M. lang en 1 M. breed. Er werd gesprongen met stormplank. Tafel in de breedte, sprong tot hoogstand, gevolgd door overslag, daarna 't zelfde met tafel in de lengte. Door allen werd onberispelijk gesprongen, de houding van het lichaam gedurende den sprong en bij het neerkomen was buitengewoon correct.

Tot slot werd een bewegingsspel uitgevoerd, dat veel overeenkomst had met het spel uit ons reglement: „3 is te veel".

De Noren oogstten ook een onbedaarlijk applaus. Ongetwijfeld hadden ze het beste gewerkt en werden ze dan ook beloond met een eersten prijs.

7°. Italiaansche afdeeling, sterk 8 man, onder aanvoering van een turner.

Gewrichtsoefeningen, toesteloefeningen aan paard, rekstok en brug. Evenals de Duitschers waren de Italianen beter thuis aan de toestellen dan in eerstgenoemde oefeningen. Vooral het voltigeeren op het paard en de brug werd bijzonder goed uitgevoerd.

8°. Hongaarsche afdeeling, 8 man sterk, presteerde ongeveer hetzelfde als de Duitsche en Italiaansche afdeeling, doch de toesteloefeningen waren minder zwaar.

De oefeningen werden beoordeeld door een Jury.

Oorspronkelijk stond in het reglement, dat over 3 zaken geoordeeld moest worden, 1°. kleeding en houding in den marsch, 2°. de uitvoering, 3°. de rationeele en physiologische combinatie van de uitgevoerde oefeningen, de zwaarte der oefeningen was er dus geheel buiten gelaten. De Duitschers maakten onmiddellijk bezwaren tegen deze beoordeelingskwestie en wilden er in de 4de plaats bij ingelascht hebben de zwaarte der oefeningen, hetgeen door de jury werd ingewilligd. Het reglement was blijkbaar alleen volgens zweedsche zienswijze samengesteld.

De uitslag van dezen wedstrijd was als volgt:

1°. Noren en Denen met 19 en 18 punten.

2°. Italianen en Duitschers met 16.7 en 16.25.

Hoogst aantal bereikbare punten was 20.

Loopwedstrijden.

Wedloop op 100 M. wordt geloopen in rechte lijn. De baan was door touwen verdeeld in strooken van 1.20 M., ieder deelnemer moest in die strook blijven. Er waren 58 deelnemers, die werden verdeeld in groepen van 4, waarvan er 1 overging in de eerste demi-finale, enz. Door de meesten werd gestart uit gebogen houding, romp voorover, de eene voet voor de andere en de handen op den grond vlak achter de startlijn. Er werd geloopen met groote passen, de houding der armen was los en gebogen, de romp eenigszins voorover.

Uitslag:

I. Archie Hahn, Amerikaan, 11.2 sec.
II. F. Moulton, „
III. Nigel Barker, Australiër.

Wedloop op 400 M. werd geloopen om het oefenveld van het Stadion, welks omtrek ongeveer 400 M. was. De deelnemers hadden allen zeildoeksche schoentjes aan met leeren zolen, voorzien van spijkertjes onder den voetbal. In iedere run liepen telkens 10 man tegelijk, de baan was 10 M. breed. De start geschiedde op dezelfde wijze als op 100 M.

Uitslag:

I. PILGRIM, Amerikaan, 53.2 sec.
II. HALSWELL, Engelschman.
III. NIGEL BARKER, Australiër.

Wedloop op 800 M., evenals 400 M., doch 2 rondtes.

Uitslag:

I. PILGRIM, Amerikaan, 2 min. 15 sec.
II. LIGHTBODY, „
III. HALSWELL, Engelschman.

Wedloop op 1500 M., evenals die op 400 M., doch ongeveer 4 rondtes. De winnaars waren gewoonlijk zij, die met denzelfden regelmatigen pas van vrij groote lengte en met steeds dezelfde snelheid voortliepen, slechts de laatste 100 M. werd de snelheid vergroot.

Uitslag:

I. LIGHTBODY, Amerikaan, 4 min. 12 sec.
II. MAC GOUGH, Engelschman.
III. HELLSTRÖM, Zweed.

Wedloop op 5 Engelsche mijl 8045 M. 20 rondtes.

Deze wedstrijd trok 47 deelnemers, waarvan zeker de helft den strijd vóór het einddoel opgaven. De Amerikanen werden in dezen strijd geslagen, hetgeen niet anders dan aan een of ander toeval geweten moet worden, want ze hadden getoond het beste getraind te zijn. Ook waren de Amerikanen eenigen tijd van te voren in Athene gekomen, om zich op het wedstrijdterrein te oefenen en zich te gewennen aan het klimaat; dit laatste kwam hun natuurlijk zeer ten goede.

Uitslag:

I. HAWTREY, Engelschman, 26 min. 11.8 sec.
II. J. SVANBERG, Zweed.
III. ED. DAHL, „

Wedloop op 110 M. met horden.

De horden of hekken waren ongeveer 1 M. hoog en stonden op 9 M. afstand van elkaar, ze waren niet aan den grond bevestigd. Er werd dan ook menig hek omgegooid onder den wedloop. Ze liepen met vieren tegelijk, en ieder had zijn eigen rij horden.

Uitslag:

I. LEAVIT, Amerikaan, 16.2 sec.
II. HOELEY, Engelschman.
III. DUNKER, Duitscher.

Wedloop op 1500 M. zonder looppas.

Er waren slechts 13 liefhebbers voor dezen interessanten, doch lastigen wedstrijd. Er gingen ook verscheidenen uit den gewonen pas over in de looppas, met het gevolg, dat ze onmiddellijk gediskwalificeerd werden. De voorste voet moest bij dit snelgaan met den hiel neergezet worden en de achterste niet eerder opgelicht vóór de voorste voet stond, verder mocht alleen

het bijgetrokken been gedurende de verplaatsing gebogen zijn. Het was voor de jury een lastige contrôle, doch het publiek hielp in deze trouw mee. Zoodra een der deelnemers door een versnelden pas vóór wilde komen, brulde het publiek zijn ongenoegen uit. Prins GEORGES, ook jurylid, plaatste zich dan ook voor bedoelden persoon en bracht hem buiten de baan, welke daad met een uitbundig „Cito GEORGES, cito GEORGES!" (Leve GEORGES!) van de zijde van het Grieksche publiek begroet werd.

Uitslag:

I. BONHAG, Amerikaan, 7 min. 12.6 sec.
II. LINDEN DONALD, Canadees.
III. SPETSIOTES, Griek.

Wedloop van Marathon. 42 K.M.

Deze wedstrijd werd geloopen van Marathon naar Athene, over den publieken weg, die door geaccidenteerd terrein loopt en overal steenachtig is; het eindpunt was de Stade. Op den dag van den wedstrijd was 't snikheet, de start geschiedde om 3 uur, er waren 77 deelnemers. Over den geheelen weg waren op afstanden van 2 K.M. van elkaar veldhospitalen opgericht, om de eerste hulp te kunnen verleenen, in ieder station was een dokter. De deelnemers werden gevolgd door officieren te paard. Ieder deelnemer mocht zich doen volgen door iemand, voorzien van ververschingen, die natuurlijk altijd achter bedoelde deelnemer moest blijven.

Dit was een van de meest interessante nummers van de Olympische spelen en de Grieken hadden zich er dan ook op gespitst de overwinning te behalen. Ze hadden zich den vorigen avond reeds de Sacramenten laten toedienen, ze wilden liever sterven, dan dat er geen Griek overwinnaar zou worden. Er werd algemeen in Athene verteld, dat een vreemdeling, in den wedloop vóór zijnde, het wel zwaar te verantwoorden zou krijgen onder weg; gelukkig bleek dit maar een praatje te zijn. Den Griek, die overwinnen zou, waren de meest eigenaardige voorrechten en gunsten toegezegd. Een barbier had beloofd, hem zijn geheele leven lang gratis te scheren, een kleermaker zou den winnaar 2 maal per jaar een nieuw costuum schenken, in een groot café zou hij iederen Zondag met 5 kameraden gratis mogen lunchen, in een ander café zou hij 2 maal per dag gratis een kop koffie mogen drinken, enz. enz. Alles natuurlijk ter aanmoediging der Grieken, helaas, 't mocht echter niet baten, een vreemdeling moest de zege behalen. De eerste Griek kwam no. 7 aan in een vrij desolaten toestand.

Uitslag:

I. SHERRING, Canadees, 2 uur 51 min. 23.6 sec.
II. SVANBERG, Zweed, . 2 „ 58 „ 20.8 „
III. FRANC, Amerikaan, . 3 „ 0 „ 46.8 „

Deze 3 prijswinnaars, vooral de eerste, bleken buitengewoon goed getraind te zijn. Hij kwam in uitstekende conditie aan en liep, na den Koning begroet te hebben, heel kalm het midden-

terrein van de Stade af, toegejuicht door de menigte, vooral door de aanwezige vreemdelingen; de Grieken konden zich niet zoo spoedig over hunne teleurstelling heen zetten. Zelfs de gebruikelijke omhelzing van den winnaar door den Koning bleef achterwege. Voor ons toeschouwers, die ons gespitst hadden op een overweldigend enthousiasme van de zijde van het publiek, beantwoordde deze afloop niet aan onze verwachtingen.

Springwedstrijden.

Deze werden gehouden op daarvoor ingerichte banen in het middenoefenterrein van het Stadion. Ze waren op dezelfde wijze ingericht als de renbaan, vrij harden grond met dunne, losse bovenlaag. Springplanken werden niet gebruikt. De lijn van afzet werd gemarkeerd door een 12 cM. breede plank, strookend met de baan. De springers kwamen neer in een met zand en fijne aarde gevulden kuil, welks oppervlakte iets lager was, dan die van de baan.

Vertesprong zonder aanloop, 53 deelnemers. Afzetten met beide voeten en gebruik maken van het zwaaien der beide armen van achterwaarts naar voorwaarts. Knieën eerst opgetrokken in het culminatiepunt zijnde plotseling gestrekt.

Uitslag:

I.	Ray Ewry,	Amerikaan,	3.30 M.
II.	Sheridan,	„	3.095 „
III.	Robertson,	„	3.05 „

Vertesprong met aanloop.

De aanloop was vrij, er werd afgezet met 1 voet. Iedere sprong, dit geldt voor alle sprongen, werd opgemeten en mocht nog 2 keer herhaald worden, om het verkregen resultaat nog te verbeteren. De 8 besten kwamen in de finale en mochten onderling nog 3 sprongen doen.

Uitslag:

I.	Prinsteyn Meijer, Amerikaan,	7.20 M.
II.	O'Connor, Engelschman . . .	7.025 „
III.	Friend, Amerikaan.	6.965 „

Hoogtesprong zonder aanloop.

In plaats van over een koord werd gesprongen over een dunne lat; eerste sprong 1.20 M., met iedere keer 5 cM. verhooging. Iedere deelnemer mocht 3 maal over een hoogte springen voor hij afviel. De hooge sprongen werden genomen uit de flank door het in den hoek gooien der beide gestrekte beenen en het strekken van het bovenlichaam. Het zwaartepunt wordt dan tot een minimum hoogte boven de springlat gebracht. Het neerkomen liet heel dikwijls te wenschen over. Er waren er, die plat op hun rug vielen.

Uitslag:

I.	Ewry Ray, Amerikaan.	1.56 M.
II.	Dupon Leon, Belg . . Sheridan, Amerikaan . Robertson, „ .	1.40 „

Hoogtesprong met aanloop. 44 deelnemers.

De aanloop was vrij, de hooge sprongen werden in schuine richting genomen, het lichaam kwam dan ook vrijwel horizontaal over de lat.

Uitslag:

I.	Leahy, Engelschman,	1.775 M.
II.	Goenczy, Hongaar. .	1.750 „
III.	Diakides, Griek. . . Kerrigan, Amerikaan	1.720 „

Polsspringen. 35 deelnemers.

Er werd alleen hoog polsgesprongen, het ver polsspringen, wat juist nog al te pas komt en bij ons o. a. in Friesland veel gedaan wordt, werd niet beoefend. De meesten, vooral de hoogspringers, hielden de pols vast met bovenhand in ondergreep en onderhand in bovengreep, de handen schouderbreedte van elkaar en slingerden onder den sprong, het lichaam zich optrekkende aan beide armen, horizontaal over de lat.

Uitslag:

I.	Gonder, Franschman .	3.50 M.
II.	Söderström, Zweed .	3.40 „
III.	Glover, Amerikaan .	3.35 „

Driesprong. 43 deelnemers.

De driesprong geschiedt met vrijen aanloop, afzetten met een voet en beurtelings neerkomen op linker en rechter voet, ten slotte op beide voeten. Men kan ook de beide tusschensprongen met hetzelfde been doen.

Uitslag:

I.	O'Connor, Engelschman,	14.075 M.
II.	Leahy, „	13.98 „
III.	Cronan, Amerikaan . .	13.70 „

Werpwedstrijden.

Discuswerpen vrij. De discus is een houten schijf ± 22 cM. middellijn, omgeven door een ijzeren ring en aan beide zijden voorzien van bronzen plaatjes; 't gewicht bedraagt ± 2 K.G. Er bestaan ook discussen van gegoten ijzer met een middellijn van 19 cM. en een gewicht van ± 1.8 K.G. De werper stond op een cirkelvormige verhooging, hij wierp den discus recht naar voren en moest zich na den worp achterwaarts retireeren. De worp werd gemeten van het middelpunt van de verhooging tot het punt, waar de discus het eerst grond heeft geraakt. Indien

de discus valt buiten een sector van 90° van uit het middelpunt der verhooging afgezet, is de worp ongeldig.

Het werpen geschiedde meestal overeenkomstig het klassieke discus werpen.

Uitslag:

I.	SHERIDAN, Amerikaan,	41.46 M.
II.	GEORGANTAS, Griek. .	38.06 „
III.	JAERVINNEN, Fin . .	36.82 „

Discuswerpen klassiek. 45 deelnemers.

De verhooging was rechthoekig, 0.8 bij 0.7 M. en hellend, achter 15 cM. en voor 5 cM. hoog. Het klassieke discuswerpen geschiedt op de volgende wijze: De werper plaatst zich op de verhooging, met de beenen in open stand en neemt de discus in de rechter hand. Hij brengt, met de linkerhand den discus ondersteunende, beide armen gestrekt omhoog en rekt het lichaam in die richting wat naar voren uit; vervolgens draait hij den romp langzaam naar rechts en buigt zich snel voorover, den discus zoover mogelijk door omlaag naar achteren brengende; de linker hand laat den discus ter hoogte van de rechterknie los; op hetzelfde moment wordt de rechtervoet iets naar voren gebracht en rust met de volle zool op den grond, de linker voet rust met de teenen op den grond, beide knieën zijn gebogen. Eindelijk wordt de discus met een gelijktijdig krachtig oprichten van het geheele lichaam weggeworpen recht naar voren.

Het kwam herhaalde malen voor, dat worpen ongeldig werden verklaard, omdat ze volgens de jury niet op de klassieke wijze gedaan werden.

Uitslag:

I.	JAERVINNEN, Fin. .	35.17 M.
II.	GEORGANTAS, Griek.	32.80 „
III.	MUDIN, Hongaar. .	31.91 „

Kogelwerpen. Gewicht 7.25 K.G.

Dit geschiedde met één hand, stilstaande; de kogel werd gehouden ter hoogte van den schouder.

Uitslag:

I.	SHERIDAN, Amerikaan.	13.325 M.
II.	DAVID, Hongaar . . .	11.83 „
III.	LEMMING, Zweed. . .	11.26 „

Steenwerpen met aanloop.

De steen was van marmer, ovaalvormig, met een gewicht van 6.4 K.G. Hij werd geworpen met één hand ter hoogte van den schouder. De aanloop was vrij.

Uitslag:

I.	GEORGANTAS, Griek. .	19.925 M.
II.	SHERIDAN, Amerikaan.	19.035 „
III.	DORISCAS, Griek . . .	18.585 „

Speerwerpen. 27 deelnemers.

Er werd geworpen met een houten speer, 2.06 M. lang, voorzien van een ijzeren punt, die zoover mogelijk met of zonder aanloop weggeworpen moest worden en dan met de punt in den grond terecht moest komen. Gewicht 0.8 K.G.

Uitslag:

I.	LEMMING, Zweed	53.90 M.
II.	LINDBERG "	45.17 "
III.	SÖDERSTRÖM "	44.92 "

Gewichten heffen met beide handen. 27 deelnemers.

De wijze, waarop het gewicht boven de macht werd gebracht, was geheel overgelaten aan de deelnemers, het mocht alleen niet rusten op de knieën, buik of schouders. Ook mochten de deelnemers den grond niet raken, noch met hunne handen, noch met hunne knieën. Er werd begonnen met 80 K.G., het gewicht werd verhoogd naar den wensch van iederen deelnemer met een minimum van 1 K.G.

De meesten brachten het gewicht boven de macht door het van de hoogte der schouders naar boven te drukken; er waren er ook, die door het lichaam te buigen de armen naar onderen strekten en daarna het gewicht opdrukten door het lichaam weer op te richten. Er deed zich bij dezen wedstrijd een typisch Grieksch incident voor. Van een der deelnemers, den Oostenrijker STEINBACH, een man als een olifant, hadden de Grieksche couranten vermeld, dat hij een professional was. Blijkbaar was zulks overal besproken, zoodat de meeste toeschouwers dat ook dachten. Toen STEINBACH ook begon met gewichten te heffen, ging er een oorverdoovend gegil en gefluit op, tegen hem gericht. De man was er zoo van onder den indruk, dat hij niet goed werken kon en zijn grootste tegenstander, een Griek, het makkelijk van hem won.

Uitslag:

I.	TOPHALOS, Griek	142.4 K.G.
II.	STEINBACH, Oostenrijker .	136.5 "
III.	MASPOLI, Franschman . . RONDI, Duitscher . . . . SCHNEIDERREIT, Duitscher .	129.5 "

Gewichten heffen, beurtelings met rechter- en linkerhand.

Deze wedstrijd had eenige dagen later plaats. De couranten hadden hare lichtvaardige beschuldiging van den vreemdeling met vele excuses ingetrokken. Het publiek had STEINBACH al zeer toegejuicht. Nu kon hij ook tot zijn recht komen, hetgeen uit den uitslag bleek. Hij hief de gewichten zonder al te veel inspanning.

Uitslag:

I.	STEINBACH, Oostenrijker .	76.55 K.G.
II.	CAMILOTTI, Italiaan . . .	73.75 "
III.	SCHNEIDERREIT, Duitscher.	70.75 "

Het gewichten heffen is mijns inziens geen aanbevelenswaardige sport, het vereischt buitengewoon veel spierkracht en daardoor dikwijls plotseling te veel van het hart. Met zeer langzame training kan men dat wel vermijden, doch 't resultaat dat men er mede bereikt is, dat alle spieren zwaar worden ten koste van de lenigheid van het lichaam. Deze tak van sport eischt te weinig beweging en dat laatste is juist voor de spieren in verband met de gewrichten en de beenderen zoo noodzakelijk. De gewichtenheffers waren dan ook allen zwaar gebouwde en sterk gespierde, doch zeer logge menschen.

Worstelwedstrijd.

Er werd geworsteld op een stuk zeildoek, cirkelvormig gespannen over een kuil met zand gevuld, van 10 M. middellijn en 0.5 M. diepte. Men vocht met de vlakke hand van het hoofd tot aan het middel; men mocht dus alleen de armen of beenen der tegenpartij omvatten. Het wringen der armen was verboden. Men mocht gedurende den strijd het arena niet verlaten. Overwinnaar was degene, die zijn tegenpartij met beide schouders tegelijk den grond deed raken.

De deelnemers waren verdeeld in 3 groepen, naar gelang hun lichaamsgewicht bedroeg tot 75 K.G., van 75 tot 85 K.G. en van 85 K.G. en hooger. In iedere groep werd geworsteld in „pools", voor die pools werd geloot. De winnaars van iedere groep worstelden nog onderling om het kampioenschap.

Worstelen is ook een sport voor zwaar gebouwde menschen; behalve veel kracht vereischt het ook zeer veel behendigheid en er zit dus veel meer in, dan in het domme gewichten heffen. Veel beweging is er ook echter niet bij noodig, het behoort in dat opzicht tot de rubriek zware sport, evenals het gewichten heffen.

Uitslag:

Lichaamsgewicht – 75 K.G.

I. Watzl, Oostenrijker.
II. Karlsen, Deen.
III. Holubau, Hongaar.

75–85 K.G.

I. Weckman, Fin.
II. Lindmayer, Oostenrijker.
III. Behrens, Deen.

85 K.G. en hooger.

I. Jensen, Deen.
II. Baur, Oostenrijker.
III. Dubois, Belg.

Kampioenschap.

I. Jensen, Deen.

Touwtrekken.

Aan dezen wedstrijd werd deelgenomen door equipes van de verschillende naties, ieder 8 man sterk. Er werd voor ge-

bruikt een manillatros van 14 cM., 30 M. lang, zonder knoopen. De eene partij moest de andere over een afstand van 3.5 M. voorttrekken, dan werd er van plaats verwisseld en moest hetzelfde gebeuren den anderen kant uit. De partij die 2 malen hare tegenstanders overwonnen had, kwam in de finale. Er waren 8 deelnemende equipes die bijna alle bestonden uit zware, logge menschen, de Zweedsche equipe uitgezonderd.

Uitslag:
I. Duitsche equipe.
II. Grieksche „
III. Zweedsche „

Touwklimmen.

Voor dezen wedstrijd hadden zich 58 deelnemers opgegeven. Het touw was 10 M. lang, 't was manillatros van ongeveer 20 cM. omtrek. Er werd geklommen met den gewonen klimslag met handen en beenen.

Uitslag:
I. G'Alliprantes, Griek 11$^2/_5$ sec.
II. Erödi, Hongaar 13$^4/_5$ sec.
III. Kozanitas, Griek 13$^4/_5$ sec.

Vijfkamp.

1e. Oefeningen aan de brug.
2e. „ aan den rekstok.
3e. „ op het paard.
4e. Springen over het paard.
5e. Hoog en verspringen gecombineerd.

Er waren 56 deelnemers, als volgt verdeeld: voor 1, 2, 3, 4 en 5 respectievelijk 49, 50, 53, 52 en 53 deelnemers.

De brug was verplaatsbaar, en kon gesteld worden op de door de deelnemers gewenschte hoogte. Ieder had 3 minuten om een serie vlugheids- en krachtoefeningen uit te voeren. Er werd bijzonder netjes aan de brug gewerkt en zeer zware toeren werden uitgevoerd. Wat te zien werd gegeven was bepaald acrobatenwerk, niettegenstaande alle deelnemers, in overeenstemming met het reglement, amateurs moesten zijn.

Een zeer zware oefening, die bijzonder net werd uitgevoerd, was de leeuwengang in den hoogstand.

Het kippen werd anders uitgevoerd, dan in ons reglement is omschreven, men viel door de leggers tot men hing in de vouwhouding en dan kipte men tot gestrekten steun.

Aan den rekstok werd ook goed gewerkt, de meesten maakten een mooien reuzenzwaai voor en achterover, met verpakken der handen. Een zeer zware toer zag ik een Duitscher doen, n.l. de plank achter aan een arm. De meesten kwamen met een onderzwaai van den toestel af, sommigen uit den reuzenzwaai met een salto.

Het voltigeeren op het paard werd door velen onberispelijk

uitgevoerd. Uit deze oefeningen bleek de goede en langdurige training der deelnemers. Het waren geen krachttoeren, doch meest alle vlugheidsoefeningen, die men zeer dikwijls heeft moeten uitvoeren om ze alle goed en vlug op elkander te laten volgen.

Over 't springen viel geen bijzonders te vermelden. Een mooie sprong was de schaarsprong in de lengte over het paard.

De jury gaf cijfers van 0—20, voor de oefeningen aan ieder toestel, deelnemers die van 90—100 punten hadden waren allen eerste prijswinnaars, zij, die van 80—90 punten hadden tweede.

Uitslag:

Eerste prijzen.

4 Duitschers, 4 Franschen, 3 Italianen, 1 Griek, 1 Hongaar en 1 Oostenrijker.

Tweede prijzen.

5 Grieken, 5 Duitschers. 2 Hongaren en 1 Noor.

Schermwedstrijden.

Deze wedstrijden waren verdeeld in personeele op floret, dueldegen en sabel, en equipewedstrijden op dueldegen en sabel. Er hadden zich aangemeld respectievelijk 54, 65 en 49 deelnemers en 10 en 9 equipes van de verschillende naties.

De floretwedstrijden werden gehouden in het Zappeion, een groot gebouw bestemd voor tentoonstellingen, dat nu gedeeltelijk was ingericht als kazerne om de vele deelnemers aan de Olympische spelen te huisvesten. In 't midden bevond zich een groote ronde zaal van ongeveer 40 M. diameter met een hoog glazen koepeldak, die omsloten werd door een zuilengalerij, waarop uitkwamen 4 groote rechthoekige zalen, welke zalen weer in verbinding stonden met andere groote vertrekken. In verschillende zalen was gelegenheid om te schermen op linoleum loopers van 10 M. lang. Floret werd geschermd om 3 touchés, hetgeen de deelnemers gelegenheid gaf mooie partijen te laten zien. De Franschen waren op floret zeer sterk, vooral DILLON CAVANAGH, die ook met de andere wapens buitengewoon vertrouwd bleek te zijn.

Uitslag:

I. DILLON CAVANAGH, Franschman.
II. CASIMIR, Duitscher.
III. HUGUES, Franschman.

Dueldegen werd in de open lucht geschermd op een tennisveld van hard rood zand, welk terrein heel goed voldeed. 't Ging op dit wapen om 1 touché met het geheele lichaam als trefvlak. Er werd op den ochtend van de opening der schermwedstrijden door de jury besloten, dat er geschermd moest worden met een point d'arrêt, den vorigen avond was de point d'arrêt, tegen de bepalingen van het wedstrijdreglement in, afgeschaft. En zoo geschiedde met vele bepalingen, wat tengevolge had, dat vele deelnemers niet wisten, waar zij zich aan te houden hadden.

Het melden van de ontvangen touchés, een heele goede bepaling uit 't reglement, werd eenvoudig buiten werking gesteld.

De wedstrijd op dueldegen en floret gaf een kamp te zien tusschen 2 scholen, de Fransche, welke wij ook volgen op die wapens, tegen de Italiaansche, die door de Duitschers en Italianen beoefend wordt. Vooral in de finale kwamen de beide methoden goed uit en bleek de eerste superieur te zijn. Het voornaamste verschil bestaat in de beweging van het wapen door middel van de pols of van het elleboog en schoudergewricht. Met dueldegen treedt het niet zoo op den voorgrond als met floret, daar op beide wapens de trefvlakken niet gelijk zijn. Op floret is alleen de romp boven de heuplijn, en op dueldegen het geheele lichaam, dus ook arm en hand trefvlak.

De Italiaansche valt met floret door 't stijfhouden van den pols te ongedekt aan, waarvan de beoefenaars der Fransche school gebruik maakten om arrêts en coups de temps te geven.

Zooals ik al hierboven schreef, liet de regeling der schermwedstrijden heel wat te wenschen over, daardoor duurden ze veel te lang, de deelnemers wisten nooit, wanneer ze eigenlijk wel aan de beurt zouden komen, zoodat zij verplicht waren steeds present te zijn op het schermwedstrijdterrein en daardoor konden zij andere belangrijke sportwedstrijden niet bijwonen. Velen gaven om die reden den wedstrijd maar op en trokken zich terug.

Voor de equipe wedstrijd op dueldegen hadden zich opgegeven 10 equipes, waarvan 4 zich hadden teruggetrokken. Elke equipe was 4 man sterk.

1. Belgen	1 tegen 5 wint 1.
2. Grieken	2 „ 3 „ 2.
3. Franschen	4 „ 6 „ 6.
4. Duitschers	1 „ 6 „ 6.
5. Hollanders	2 „ 6 „ 2.
6. Engelschen	

Uitslag:

I. Franschen (HUGUES, DILLON CAVANAGH, MOHR en DE LA FALAISE).
II. Engelschen (DESBOROUGH, GORDON NEWTON, ROBERTSON en SELIGMAN).
III. Belgen (CLOQUET, MONTIGNY, CRAHAY en LE HARDI DE BEAULIEU).

Uitslag van den personeelen wedstrijd op dueldegen:

I. DE LA FALAISE, Franschman.
II. DILLON CAVANAGH, Franschman.
III. VAN BLIJENBURGH, Hollander.

In den personeelen wedstrijd op dueldegen hadden de Hollanders zich zeer goed gehouden, er waren dan ook 3 Hollanders in de finale met 2 Franschen en 1 Duitscher.

Het ontbrak den Hollanders aan de noodzakelijke wedstrijd-routine d. w. z. de noodige brutaliteit om steeds op een handige wijze bij twijfelachtige touchés, de tegenpartij een touché te doen aanrekenen. De Franschen en Italianen waren er heel sterk in, door bijv. eenvoudig hun masker af te zetten, of te wijzen naar de tegenpartij, zoo losjes weg, maar voldoende om een twijfelachtig jurylid een beslissing te laten nemen in hun voordeel. Dit zijn concourspraktijken, die helaas bestaan en toegepast worden door menschen, die een lange schermpraktijk achter den rug hebben en aan vele internationale schermconcoursen hebben deelgenomen.

Het secondeeren van een partij is altijd een zeer moeielijke zaak, daarom was er bepaald, dat er steeds bij iedere partij 5 juryleden aanwezig moesten zijn, het was echter onmogelijk aan deze bepaling vast te houden, daar er dikwijls geen 5 juryleden aanwezig waren.

Sabelwedstrijden.

Personeele wedstrijd om 1 touché en om 3 touchés.

Equipewedstrijd om 1 touché.

Bij den eerstgenoemden gold het geheele lichaam boven de knie als trefvlak; waarom niet het geheele lichaam evenals bij dueldegen, heb ik niet kunnen verklaren. Bij den tweeden was het lichaam boven de heup trefvlak, ook de arm. Deze wedstrijd was speciaal op verzoek van de Hongaren en Duitschers uitgeschreven, en werd ook gehouden in het Zappeion, de beide andere in de open lucht.

Op den sabel volgen Hollanders, Duitschers, Hongaren en Italianen de Italiaansche school, en het bleek, dat op dit wapen deze school superieur was. De Franschen brachten het op sabel niet ver, evenmin de Engelschen, de laatsten kwamen nagenoeg niet uit op dit wapen en de eersten trokken zich bijtijds terug om geen nederlaag te lijden.

Van dit wapen was alleen voorgeschreven de lengte der kling; de breedte en de grootte der kom was fakultatief gelaten, volgens de gebruiken van iedere nationaliteit. Het was echter verrassend de overeenstemming te zien van de sabels der verschillende nationaliteiten. Algemeen werd gebruikt de sportsabel, ook bij onze Marine ingevoerd. De Hongaren hadden de gewoonte hunne klingen om te buigen, om bij den puntsteek het breken te voorkomen. Dit is een verstandige maatregel, doch bij overdreven toepassing geleken de sabels wel haaksche klingen, waarmede op zoo'n eigenaardige wijze kon gehouwen worden, dat 't uiterst moeilijk was de arm daartegen te dekken.

Een komisch geval deed zich bij de schermwedstrijden voor, dat het vermelden wel waard is. Er had zich voor de 3 wapens ook opgegeven een Griek, Papadakes geheeten, woonachtig in New York, en speciaal overgekomen om te schermen. Van floretschermen bleek hij al heel weinig verstand te hebben, hij gebruikte de floret, evenals de dueldegen, als een korte stok,

om er links en rechts en mee over het hoofd te zwaaien, en zijn tegenpartij gevoelige slagen toe te brengen. Hij werd natuurlijk onmiddellijk gediskwalificeerd. Hoewel noode nam hij er toch genoegen mee, maar zou op sabel toonen, dat met hem niet te spotten viel. Op de personeele wedstrijd sabel was vriend PAPADAKES dan ook weer present. De Grieksche koning woonde den wedstrijd bij, maar maakte aanstalten voor dat onze Griek aan den slag ging, weg te gaan. Daarin vond P. aanleiding, om naar Zijne Majesteit toe te stappen en te vragen of Z. M. zoo vriendelijk wilde wezen Hare tegenwoordigheid wat te verlengen, althans te wachten tot hij geschermd had. Het verzoek kon door Zijne Majesteit niet worden ingewilligd. PAPADAKES kreeg weer een Hollander als tegenpartij, de luitenant der Infanterie VAN ROSSEM. Ieder stond met spanning te kijken naar de kunsten, die P. nu wellicht uit zou halen. De jury, onder wie ook Prins ANDRÉ, was op hare hoede. Alvorens iets gecommandeerd was en dus de tegenpartij klaar was, vloog PAPADAKES op v. ROSSEM aan, met zulk een snelheid en woede, dat vele menschen, die klaar stonden met hun toestel, geen tijd gevonden hadden deze scène te vereeuwigen. PAPADAKES had zijne tegenpartij geducht geraakt en of de Jury hem nu al duidelijk maakte, dat zulks ongeoorloofd was en lang niet net, hij beweerde, hij had het gewonnen. Toen P. gediskwalificeerd werd, maakte hij zich zoo boos, dat hij eerst masker, daarna sabel en handschoen over de menigte heen wegslingerde en daarna met een woest gezicht het strijdperk verliet.

Het duel sabelschermen dwingt de beide partijen steeds heel voorzichtig te werk te gaan, immers een tik op arm of hand is voldoende om de partij te verliezen; dit is dan ook wel de oorzaak, dat er geen mooie partijen gemaakt werden. Het mooie artistieke schermen ziet men dan ook niet op wedstrijden, meer op assauts, dàn komen, door dat men niet zoozeer op zijn hoede behoeft te zijn, de samengestelde lessen meer tot hun recht.

Een van de beste schermers in deze sabelwedstrijden bleek te zijn de Duitscher CASIMIR, een leerling van een Italiaanschen professeur d'Escrime. Deze man wist zelfs het duelschermen artistiek uit te voeren, evenals de Italiaan CESARANO. Beiden muntten uit door hun onberispelijke houding en de zekerheid, waarmede zij hunne parades uitvoerden.

Uitslag personeel sabel (1 touché).

I. GEORGIADES, Griek.
II. CASIMIR, Duitscher.
III. CESARANO, Italiaan.

Uitslag personeel sabel, 3 touchés:

I. CASIMIR, Duitscher.
II. VAN ROSSEM, Hollander.
III TOTH, Hongaar.

Van de equipes, die zich voor de sabelwedstrijden hadden opgegeven, hadden zich 5 teruggetrokken, zoodat overbleven

I Duitschers, II Hongaren, III Hollanders en IV Grieken.

Deze wedstrijd was door den langen duur van de personeele wedstrijden 3 dagen verlaat en kon daardoor ook niet geheel naar behooren worden uitgevochten.

II tegen IV, de Hongaren trokken zich terug, omdat zij meenden onrechtvaardig behandeld te worden.

I tegen III wint I.

I „ IV „ I.

Dus de Duitschers waren ongetwijfeld no. 1.

Nu moesten Hollanders en Grieken vechten om den 2en of 3en prijs, hetgeen echter achterwege werd gelaten, de jury besliste eenvoudig als volgt:

I. Duitschers (EKRATH DE BARY, PETRI, CASIMIR, SCHÖN).
II. Grieken (GEORGIADES, SAKORRAPHOS, ZORMPAS, KORDOGIANNES).
III. Hollanders (MELVILL VAN CARNBEE, OSTEN, VAN LÖBEN SELS, VAN ROSSEM).

Voetbalwedstrijd.

Uitslag:

I. Deensche elftal.
II. Elftal uit Smyrna.
III. Elftal uit Salonikie.

Wielerwedstrijden.

Uitslag, 1000 Meter:

I. VERRI, Italiaan.
II. BONFLER, Engelschman.
III. DEBOUGUIE, Belg.

Wielerbaan 333$^1/_3$ M.:

I.	VERRI, Italiaan, . .	22.8 sec.
II.	CROWTHER, Engelschm.	22.8 „
III.	MENJOU, Franschman,	23.2 „

2000 Meter, Tandem:

I.	MATTHEWS, KIRSHEN,	Engelschen.
II.	M. GÖTZE, B. GÖTZE,	Duitschers.
III.	DUNNENBERG, KÜPFERLING,	idem.

20 K.M. met gangmaking:

I.	PELT, Engelschman.	29 min.
II.	BARDONNEAU, Franschman.	29 „ 30 sec.
III.	VAST, „	

84 K.M. zonder gangmaking:

I.	VAST,	Franschman.	2 u. 41 m. 28 s.
II.	BARDONNEAU,	„	2 „ 41 „ 28.4 „
III.	LUGUET,	„	2 „ 41 „ 28.6 „

Schietconcours.

De regeling liet ook hier veel te wenschen over, zoodat eenige deelnemers, waaronder Fransche, Noorsche en Zwitsersche officieren, de leiding op zich namen en de noodige veranderingen aanbrachten. Van de uitwerking en de behandeling van de nieuw model repeteergeweren hadden de Grieken heelemaal geen begrip. Het Grieksche leger is nog bewapend met het geweer GRAS, enkellader.

Er werd geschoten op ringschijven van 0.8 en 1 M. m.l. met 10 als roos.

Uitslag, afstand 300 M. (Iedere nationaliteit eigen mil. gew.):

I.	RICHARDET, Zwitser.	30 sch.	238 pt.
II.	REICH, „	„	234 „
III.	Capt. DE BOIGNE, Franschman.	„	232 „

Afstand 200 M. Geweer GRAS. (Schijf van 0.8 M. m.l.)

I.	Capt. MOREAUX, Franschman.	30 sch.	187 pt.
II.	RICHARDET, Zwitser.	„	187 „
III.	REICH, „	„	183 „

Afstand 300 M. Geweer naar verkiezing:

I.	MEYER DE STADELHOFEN, Zwitser.	30 sch.	243 pt.
II.	STAEHELI, „	„	238 „
III.	Capt. MOREAUX, Franschman.	„	234 „

Concours voor equipes van 5 schutters.

Afstand 300 M. Geweer naar verkiezing:

I. Zwitsers. (STAEHELI, MEYER DE STADELHOFEN, RICHARDET, REICH en GRÜTTER).
II. Noren. (MÖLLER, HELGERUD, BRAATHE, SKATTEBO en HOLM).
III. Franschen. (FOUCONNIER, Capt. MOREAUX, FAURE, Capt. DE BOIGNE en LECOQ).

Afstand 20 M. Oorlogsrevolver:

I.	RICHARDET, Zwitser.	30 sch.	253 pt.
II.	TEORILAKES, Griek.	„	250 „
III.	SKOTADES, „	„	240 „

Afstand 25 M. Revolver naar verkiezing:

I.	LECOQ, Franschman.	30 sch.	258 pt.
II.	Capt. MOREAUX, „	„	249 „
III.	ARISTEIDES TAGKASES, Griek.	„	244 „

Afstand 50 M. Revolver naar keuze:

I.	GEORGIOS ORPHANIDES, Griek,	30 sch.	221 pt.
II.	FOUCONNIER, Franschman,	„	289 „
III.	ARISTEIDES PAGKASES, Griek,	„	218 „

Afstand 20 M. Juistheidspistool:

I.	Capt. MOREAUX, Franschman,	30 sch.	242 pt.
II.	LIVERZIANI, Italiaan,	„	233 „
III.	LECOQ, Franschman,	„	231 „

Afstand 25 M. Duelpistool op commando:

I.	SKARLATOS, Griek,	29 sch.	133 pt.
II.	HUBNER VON HOLST, Zweed,	27 „	115 „
III.	CARLBERG, „	26 „	115 „

Tenniswedstrijden.

Ook eenige Hollanders hebben in deze wedstrijden meegekampt, zeer goede spelers, die 't helaas tegen de buitengewone Fransche spelers af moesten leggen. Het was te betreuren, dat Engeland niet zijne beste spelers gezonden had, vermoedelijk hadden die een zware kamp gegeven aan DECUGIS en GERMOT, nu wonnen deze het gemakkelijk.

Uitslag:

Kampioenschap Lawn-Tennis (single):

I. DECUGIS, Franschman.
II. GERMOT, „
III. Zemla JANSKY, Bohemer.

Kampioenschap Lawn-Tennis (double):

I. { DECUGIS, GERMOT, } Franschen.
II. { MPALES, Griek. KAZDAGLÈS XENORON, Egyptenaar. }
III. { Zemla JANSKY, Zemla RASUY, } Bohemers.

Single Dames:

I. Despoines SEMERIOTOS, Griekin.
II. Despoines MARINON, „
III. KURIA N. PASPATE, „

Mixte Double:

I. Mad^{me}. et M^{r}. DECUGIS, Franschen.
II. { Despoinis MARINON, SEMERIOTOS, } Grieken.
III. { Despoinis MATSA, Griekin. KAZDAGLÈS XENORON, Egyptenaar. }

Zwemwedstrijd.

Deze wedstrijd had plaats ter reede Phaléron, de badplaats van Athene, gelegen aan de schoone baai van Phalère.

Uitslag, 100 Meter snelzwemmen:

I.	DANIELS, Amerikaan,	1 m. 13 s.
II.	HALMAY, Hongaar.	
III.	HEALY, Australiër.	

Voor het snelzwemmen wordt onze Hollandsche zwemslag nooit toegepast, daar met dien slag geen groote snelheid kan worden bereikt. Hier zwommen de snelzwemmers beurtelings op linker- en rechterzij met het hoofd gedeeltelijk onder water, de armen beurtelings boven water gestrekt en dan als riemen gebruikt om zich vooruit te drukken. Het hoofd onder water houden dient om de lijnen snepender te maken.

400 Meter snelzwemmen:

I.	SHEFF, Oostenrijker,	6 m. 24 s.
II.	TAYLOR, Engelschman,	6 „ 26 „
III.	JARVIS, „	

1600 Meter snelzwemmen:

I.	TAYLOR, Engelschman,	28 m. 20 s.
II.	JARVIS, „	30 „ 13 „
III.	SHEFF, Oostenrijker,	30 „ 59 „

Equipe zwemwedstrijd.

De equipes waren 4 man sterk, de baan was 125 M. lang en moest heen en weer worden gezwommen. De No.'s 1 zwommen tegelijk af 125 M. heen en 125 M. terug; zoodra No. 1 weer terug was aan de startlijn, zwom No. 2 van dezelfde equipe af en zoo vervolgens tot alle 4 van iedere equipe de baan hadden afgelegd. De tijd werd opgenomen.

Uitslag:

I. Hongaren (HAJOS, KISS, ONODY en HALMAY).
II. Duitschers (BAHNMEIJER, SCHIELE, RAUSCH en PAPE).
III. Engelschen (DERBYSHIRE, HENRY, JARVIS en TAYLOR).

Springen en Duiken.

Er was een springtoren gebouwd, die ingericht was om van 4, 8 en 12 M. af te duiken. De deelnemers aan dezen wedstrijd mochten van iedere hoogte 3 sprongen doen met de noodige daarin te brengen variaties als salto's, omgekeerd afspringen, afspringen uit den hoogstand, enz., ten overstaan van een jury, die voor iederen sprong cijfers noteerde.

De Zweden legden het, niettegenstaande zij buitengewoon goede zwemmers en duikers waren, tegen de Duitschers af. Er was hierbij ook een verschil van school te constateeren. De Zweedsche school merkt als een groote fout aan het lichaam gedu-

rende den sprong te buigen. Men springt af met of zonder aanloop, houdt het lichaam gestrekt en de lenden hol, en duikt met de armen gestrekt te water. De Duitsche school legt meer gewicht op den stand van het lichaam vóór het moment van in het water schieten, en om dit nu in een behoorlijken stand te kunnen doen, d. w. z. het lichaam iets vooroverhellend, mag men onder den sprong de knieën wat optrekken, om ze daarna krachtig te strekken, waardoor men meer de richting van in 't water schieten in zijn macht heeft.

Voor de jury was 't een moeilijke taak uit te maken, volgens welke school ze zou oordeelen. De Zweden hadden een betere houding in den sprong na den afzet, maar kwamen dikwijls, vooral bij den sprong van 12 M., loodrecht, of zelfs eenigszins achterover hellend te water, terwijl de Duitschers allen door de beweging onder den sprong prachtig te water schoten. De uitslag wees uit, dat de jury de Duitsche school prefereerde.

Uitslag:

I.	Walz,	Duitscher,	156 pt.
II.	Hoffmann,	„	150.2 „
III.	Satzinger,	Oostenrijker,	147.4 „

Zwem-assaut door de Zweden op Zondag 29 April ter reede Phaleron.

Het geheele Koninklijke Huis en een zeer talrijk publiek, voor een gedeelte op de groote tibune, voor een ander gedeelte in vele roei- en zeilbootjes en aan boord van eenige Grieksche torpedobooten of in eigen jachten zeilende, woonde deze feestelijkheid bij. Het warme zonnetje, een donker blauwe lucht en een zachte zoele bries, maakten het weer zooals een ieder het maar kon wenschen. Het water en de lucht wedijverden met elkaar in intensiteit van blauw. Het was een schoon tafereel die uitgestrekte watervlakte, de Baai van Phalère, met op den achtergrond de eilanden Salamis en Aegina. En daarop afgeteekend eenige schepen, de springtoren, de bootjes met talrijke passagiers en de zeiljachten, al die zaken gaven een buitengewone levendigheid aan het tableau.

Een uitgebreid program werd weer afgewerkt. Eerst duiken van den springtoren, kort achter elkander, van 4, van 8 en vervolgens van 12 meter hoogte, afgewisseld door sprongen met enkele en dubbele salto's. Er werd vlug achter elkaar gesprongen, in een minimum van tijd waren de duikers weer boven en op den toren geklauterd, en zoo ging het in een cirkelgang eenigen tijd door.

Vervolgens werden uitgevoerd verschillende manieren om een drenkeling uit 't water te redden, waarvan volgens mij de meest praktische is, zelf te zwemmen op den rug, den drenke-

ling vast te houden bij de ellebogen der gebogen armen en het lichaam steeds nagenoeg onder water houdende, om het drijfvermogen grooter te maken. Men moet zelf de armen in denzelfden stand gebogen houden; door de armen op of neer te bewegen, werkt men den drenkeling naar boven en tegelijkertijd zich zelf naar beneden en omgekeerd.

Verkleeden in het water.

Een man, geheel gekleed, met hooge waterlaarzen en oliejas aan en zuidwester op, sprong te water en trok achtereenvolgens alle kleedingstukken uit, met de laarzen had hij wat moeite, maar 't ging toch; van alle andere kleedingstukken (hij had zich geducht warm ingepakt) ontdeed hij zich zonder moeite.

Een tweede, in zwemcostuum, kleedde zich eerst geheel in rok, dook te water; onder den sprong ontdeed hij zich reeds van zijn rok, en trok de overige kleedingstukken onder water ook uit, successievelijk kwamen die aan de oppervlakte. Na 30 seconden kwam hij zelf weder in zwemcostuum boven.

Zeer veel succes hadden de Zweden met het volgende nummer. Figuurstanden te water. Een 12-tal zwemmers vormden eerst door op den rug te gaan liggen en elkaar vast te houden bij de enkels een groote ster vervolgens een anker en daarna een cirkel, welke laatste figuur draaiende voortbewoog.

Nadat eenige kunst-zwemmers hunne bedrevenheid in 't water getoond hadden door in alle mogelijke standen te drijven en daarna nog eenige springnummers waren uitgevoerd, werd het geheel besloten met een polospel.

Voor dit spel werden gevolgd nagenoeg dezelfde regelen als zijn aangegeven in de „Regelen voor het waterpolo, uitgegeven door den „Nederlandschen Zwembond".

Het waterpolo, ofschoon zeer vermoeiend, is een animeerend spel, waarbij de spelers ongemerkt, zich geducht in de zwemkunst oefenen.

Woensdag de 2[de] Mei was de sluitingsdag der Olympische spelen. Ter eere van de vertrekkende deelnemers werden dien laatsten dag door 4000 schoolgaande jongens van den leeftijd tusschen 10 en 18 jaar gewrichtsoefeningen uitgevoerd. Ze kwamen in 3 groepen opmarcheeren, de eerste groep 1500 in aantal, allen gekleed in matrozenpakjes, voerden op commando en in de tijdmaat van den gewonen pas eenige eenvoudige ordeoefeningen uit. Daarna volgde een groep van 1500 jongens, die staafoefeningen ten beste gaven. Ten slotte de laatste afdeeling van 1000 jongens, die eenige oefeningen met knotsen uitvoerden. Het was een aardig gezicht, dat groote aantal gymnasten dezelfde bewegingen te zien uitvoeren en ze deden het kraning en oogstten natuurlijk een uitbundig applaus. Ieder school had een eigen vaandel, dat door den grootsten jongen aan het hoofd van den troep gedragen werd. Drie muziekkorpsen, waarvan 2 bestaande uit jongens, luisterden het assaut op.

Na de oefeningen marcheerde de eindelooze stoet langs den Koning, iedere school hief voor de vorstelijke personen gekomen, een driewerf hoera aan. Toen dit défilé was afgeloopen, had de uitreiking der prijzen aan de winnende deelnemers plaats. Behalve prijzen, bestaande uit kunstvoorwerpen van allerlei aard, als marmeren en bronzen beelden, zilveren coupes, bekers en vazen, en gouden, zilveren en bronzen medailles, kreeg iedere winnaar een eere olijftak, geplukt uit het Heilige Olijfbosch en voorzien van linten met de Grieksche kleuren. De namen der winnaars werden met een spreektrompet met luider stemme afgeroepen, één voor één verschenen zij dan voor den Koning om uit de handen van Zijne Majesteit den prijs en een Eere Olijftak met een gelukwensch in ontvangst te nemen.

Een van de mooiste prijzen kreeg de winnaar van de Marathonrace, een groot marmeren beeld, voorstellende een Grieksche krijgsman uit de oudheid; 't was een waar kunststuk en zoo zwaar, dat er 2 man noodig waren om den ontvangen prijs te vervoeren.

Na afloop der prijsuitdeeling werden de Olympische Spelen met een korte toespraak door den Koning gesloten.

OPMERKINGEN.

Hetgeen ik op de Olympische Spelen op het gebied van gymnastiek heb gezien, geeft mij aanleiding de volgende beschouwingen neer te schrijven in verband met de gymnastiek in de Marine voorgeschreven en toegepast.

Onze voorgeschreven gewrichtsoefeningen zijn uitstekend en ook geschikt voor aan boord maar niet voldoende; ik zou er een serie Zweedsche oefeningen bijgevoegd willen zien die door hunne meerdere eenvoudigheid direkt uitgevoerd kunnen worden, waardoor de tijd aan het vóórwerken besteed, nog meer beperkt wordt. Indien bijv. de equipage aan boord van onze schepen iederen morgen na zindelijkheidsinspectie 10 minuten gewrichtsoefeningen moest doen, dan is die tijd te kort om een serie gewrichtsoefeningen uit ons reglement af te werken, d. w. z„ eerst vóór te doen, dan te laten uitvoeren op commando in bewegingen, vervolgens op tellen, en eindelijk in de 4 kwartsmaat. Is echter zoo'n equipage voldoende geoefend, waardoor men de gewrichtsoefeningen direkt in de 4-kwartsmaat kan laten uitvoeren, dan zijn de oefeningen uit ons reglement uitstekend.

Verder is mij gebleken dat de Zweden, Noren en Denen en ook de Amerikanen, meer doen aan die soort gymnastische oefeningen, waarbij de uitvoering resultaten oplevert, die onmiddellijk met elkaar te vergelijken zijn, bijv. steenwerpen, speerwerpen, kogel- en discuswerpen. Door een eenvou-

dige meting is te zien, wie het verste werpt; dat geeft aansporing tot meerdere beoefening. Een goede sport voor matrozen is het werpen met het lood of met een keesje, hetwelk zich ook er toe leent de resultaten direkt met elkander te vergelijken. Voor de stokers zou als sport aan te raden zijn, 't gooien van een schop, bevracht met steenen ± hetzelfde gewicht bedragende als een schop steenkolen, zoover mogelijk. Hierbij kunnen zij zich ook met elkaar meten en tevens oefenen ze de bepaalde spieren, die ze noodig hebben bij 't opgooien op de vuren. Deze soorten van sport zijn vooral geschikt voor de opleidingen van matrozen en stokers, ook zouden ze bij de volksspelen ingevoerd kunnen worden; ze lijken mij meer geschikt en niet zoo kinderachtig als het stroophappen en zakloopen.

Een uitstekende oefening voor longen en hart is het hardloopen, in onze Marine vindt het nagenoeg geen toepassing. Voor het hardloopen moet men zich lang en onder goede leiding trainen, dan versterkt men de longen en het hart.

Een zekere dokter Schmit, een Duitscher, was ook in Athene om de Olympische Spelen bij te wonen, en speciaal om een studie te maken van de harten van alle deelnemers in verband met de sport, die zij beoefenden en den tijd gedurende welken en de wijze waarop zij zich getraind hadden. Hij had in het Lappeion een vertrek ingericht, waar alle deelnemers één voor één hunne harten konden laten keuren vóór, en nà de wedstrijden. Het hart werd door hem, met behulp van een electrisch toestel afgeteekend op een stuk papier. Op deze wijze heeft hij de harten van meer dan 500 deelnemers onderzocht, uit welk onderzoek bleek, dat de Amerikanen, vooral de hardloopers, de beste harten hadden, veel kleiner dan een normaal hart, hetgeen het gevolg was van hunne buitengewoon goede training. De Engelschen volgden op de Amerikanen, dan kwamen Zweden en Noren. De Hollanders hadden normale harten op een enkele uitzondering na. De harten der Duitschers, Franschen, Italianen en Grieken waren weer minder dan normaal.

Dokter Schmit is al sedert langen tijd bezig onderzoekingen op dat gebied te doen, een prachtige gelegenheid voor hem waren de Olympische Spelen, waardoor hij sportslui van allerlei aard en van alle natiën bij elkander vond. Van den winter zal hij zijne gegevens uitwerken en dan een boek uitgeven, dat als handleiding zal kunnen dienen voor de training op allerlei sportgebied. Zoo'n handleiding missen wij bijv. heelemaal. Bij training zonder systeem, wordt er spoedig overtraind, hetgeen zeer schadelijk is voor het hart en de longen. Heeft iemand zich overtraind, dan komt de dokter er bij te pas. Dat is dunkt mij, de verkeerde weg. De dokter moest al direkt beoordeelen of die en die training voor dien man met dàt hart wel geschikt was. Het doel van mijn betoog komt hier op neer, dat het niet voldoende is om de beoefening van een sport aan te moedigen, maar men moet ook de training in goede handen

toevertrouwen en niet aan de menschen zelven overlaten. Door wedstrijden uit te schrijven met mooie prijzen moedigt men de beoefening der sport aan, de resultaten van de beoefening worden aangegeven door den uitslag van den wedstrijd; maar de invloed van de training op het lichaam, op de verschillende organen, op het hart, die geeft de uitslag van de wedstrijd niet. Bij goede training zijn de organen vooruitgegaan; bij slechte training heeft men iets bereikt, waardoor het nut van de beoefening negatief wordt.

Het zwemmen bij onze Marine speelt nog zoo'n ondergeschikte rol, dat het geen zin heeft, een vergelijking te maken tusschen de gebruikelijke zwemmethode, met die, welke snelzwemmers beoefenen. Gelukkig wordt tegenwoordig bij de opleidingen meer aan het zwemmen gedaan.

Iedereen zal het niet meer dan logisch vinden, dat elk zeevaarder goed moet kunnen zwemmen. Om dat doel te bereiken, zou het zwemmen verplichtend gesteld moeten worden voor degenen die kunnen zwemmen, en zij die het niet kunnen, zou het geleerd moeten worden. Het klinkt vreemd, toch doet zich het geval voor, dat de miliciens bij ons geen zwemles krijgen, en bij de landmacht wel.

Het polospel is zeer geschikt om de zwemkunst geliefd te doen worden, het maakt spelenderwijs goede zwemmers.

Willemsoord, Juli 1906. J. F. OSTEN,
Luitenant t. z. 2e kl.

DE BRITSCHE MARINE EN DE MARCONI WIRELESS TELEGRAPH Co.

In den laatsten tijd komen in de „Army and Navy Gazette" verscheidene artikelen over dit onderwerp voor, die blijken geven, dat men in de Britsche marine weinig tevreden is over de werking der draadlooze telegrafie. De onmiddellijke oorzaken tot deze uitingen zijn: het gebeurde met de „Vaderland" en de „Lebanon", het openbaar worden van de overeenkomst tusschen de Admiraliteit en de M. W. T. Co. en ten slotte de weinig bevredigende resultaten verkregen met de draadlooze telegrafie tijdens de laatste manoeuvres.

Het zij mij vergund deze drie punten in het „Marineblad" te bespreken.

De „Lebanon" is een stoomschip, uitgerust door het Marinebestuur der Vereenigde Staten van Amerika, met het doel, om

in den Noord-Atlantischen Oceaan drijvende wrakken op te sporen en dan te vernietigen of weg te sleepen. Men zoude moge verwachten, dat dit werk, dat uitsluitend geschiedt ter verhooging van de veiligheid der scheepvaart, door allen bij de zeevaart betrokken gesteund, minstens vergemakkelijkt werd. Begrijpelijk is dus de verontwaardiging in scheepvaartkringen van de Vereenigde Staten en ook daar buiten, toen bekend werd, dat een vraag van de „Lebanon" per draadlooze telegrafie aan het Belgische s.s. „Vaderland", varende tusschen Europa en Amerika, gedaan, of zij een bepaald wrak had gezien, beantwoord werd met: „Kan niet met U correspondeeren, omdat U geen MARCONI-systeem gebruikt." [1])

Het s.s. „Lebanon" was voorzien van een installatie voor draadlooze telegrafie naar het systeem DE FORREST, de „Vaderland" had systeem MARCONI.

De regeering der Vereenigde Staten heeft bij de reeders geprotesteerd tegen deze onwelwillende daad. De reeders zijn echter slechts zeer verwijderd bij deze zaak betrokken, de gezagvoerder wist vermoedelijk van het geheele geval niets af. Een der directeuren van de M. W. T. C°., de heer H. CUTHBARD HALL, toch, schreef naar aanleiding van het voorgevallene in de „New York Herold, Paris edition", dat wel geantwoord was: „Am not allowed to work with you, so good bye", maar dat de vraag zelve aan boord van het s.s. „Vaderland" niet verstaan was, omdat dit schip niet in staat was van de „Lebanon" te ontvangen.[2])

Waar dit niet ontvangen toegeschreven wordt aan het verschil in systeem, geschiedt zulks in strijd met de theorie en met volkomen negeering der feiten, verkregen in de practijk. Theoretisch is geen verklaring te vinden, waarom de ethertrillingen, teweeggebracht door een MARCONI-installatie, alleen te demonstreeren zouden zijn door een MARCONI-ontvangtoestel. Welk wetenschappelijk man zoude durven beweeren, dat de lichtstralen, afkomstig van een SCHUCKERT-lamp, alleen waar te nemen zouden zijn door een binocle, waarvan die firma het patent zoude hebben?

Bovendien de „M. W. T. C°." gebruikt twee soorten van ontvangtoestellen, n.l. schrijf- en gehoorontvangtoestellen.

Bij eerstgenoemd is een coherer, bij laatstgenoemde de electromagnetische detector van MARCONI het onderdeel, waardoor de ether-trillingen gedemonstreerd worden. En deze verschillen onderling veel meer dan een schrijf-ontvangtoestel volgens MARCONI met een naar een ander systeem, dat een coherer gebruikt.

Trouwens het MARCONI-station aan den Overtoom te Amsterdam kon uitstekend met het Marine-station aldaar (systeem „Telefunken") correspondeeren, als dit station de Marine verzocht nog eenigen tijd te wachten met seinen, omdat het pers-

---

1) »Army and Navy Gazette" van 23 Juni 1906.
2) »Army and Navy Gazette" van 28 Juli 1906.

bericht voor het „Algemeen Handelsblad" nog niet afgewerkt was. Verscheidene malen seinen schepen, van een MARCONI-installatie voorzien, met het rijksstation te Scheveningen (Haven), dat ingericht is volgens het systeem „Telefunken."

De booten van de M[ij]. „Zeeland" (systeem „Telefunken") volgen, als zij willen, in de Theems, de correspondentie der Britsche Marine. Ook wisselen de booten der M[ij]. „Zeeland" seinen met die Engelsche stations, als er wederkeerig gestoord wordt.

De bewering, dat MARCONI-installaties niet met andere systemen kunnen werken, is dan ook niet vol te houden. De ambtenaar der „M. W. T. C°.", aan boord van de „Vaderland" kon *wel*, maar *mocht* niet correspondeeren met de „Lebanon", als zijnde dit schip niet voorzien van een installatie geleverd door de „M. W. T. C°.".

In een zeer lezenswaardig artikel in het Julinummer van „The Empire Review" van dit jaar [1]) zet de heer HALL het standpunt der „M. W. T. C°." als volgt uiteen:

De M. W. T. C°. heeft zich in de jaren tusschen 1896 en 1901 groote onkosten getroost om een geregelden radio-telegraafdienst mogelijk te maken tusschen Engeland en Amerika en is in laatstgenoemd jaar er toe overgegaan om walstations op te richten en op de transatlantische mailbooten stations te plaatsen.

Toen eenmaal een geregelde correspondentie, dank zij de stations door de „M. W. T. C°." opgericht, bestond, wilden anderen daarvan profiteeren, zonder evenwel een evenredig aandeel in de oprichtingskosten te betalen.

De „M. W. T. C°." ziet zich daardoor benadeeld en weigert berichten in ontvangst te nemen (te verzenden) afkomstig van (gericht aan) stations, die niet door haar geïnstalleerd zijn, die dus niet bijgedragen hebben in de zeer hooge oprichtingskosten van wat de „M. W. T. C°. noemt het radio-telegrafisch wereldnet.

Blijvende geheel op commercieel terrein, dus buiten beschouwing latende de prioriteit der uitvinding van de draadlooze telegrafie en het aandeel dat verschillende geleerden en practici gehad hebben in de verdere ontwikkeling, kan tegenover het betoog van den heer HALL gesteld worden, dat het maken van groote onkosten alleen geen recht van monopolie geeft. Verder is het telegraafbedrijf der „M. W. T. C°." op het oogenblik nog verre van loonend.

Volgens de onlangs gepubliceerde gegevens [2]) van de Brit-

---

1) The MARCONI-system and the Berlin-conference by H. CUTHBERT HALL, »The Empire Review", MAC MILLAN & Co., Ltd., London, Vol. XI, No. 66.

In 1897 werd opgericht »The Wireless Telegraph and Signal Co., Ltd., die in 1900 verdoopt werd in »MARCONI Wireless-Telegraph Co., Ltd.

2) Return, of Applications for Licenses, etc., and of statistics of Messages to and from Ships at Sea exchanged between the Post Office,

sche post-administratie, zijn de navolgende radio-telegrammen in contract met de „M. W. T. C°." door haar behandeld:

	1905.				1906.
	1e kwart.	2e kwart.	3e kwart.	4e kwart.	1e kwart.
Naar schepen . .	111	136	154	140	128
Van schepen. . .	1655	2912	2844	2886	2452

Het eerste kwartaal 1905 buiten rekening latende, omdat dit minder gunstig is dan het eerste kwartaal 1906, mogelijk dewijl de overeenkomst tusschen de postadministratie en de „M. W. T. C°." pas 1 Januari 1906 in werking kwam, zijn in het jaar 1 April 1905 t/m 31 Maart 1906, alzoo totaal

verzonden naar schepen: 559 berichten,
ontvangen van schepen: 11094 „

of per dag 1.5 bericht naar schepen en 33.0 berichten van schepen.

Van veel beteekenis is dit telegramverkeer nog niet, vooral als men nagaat, dat in het jaar 1905 van Europa naar New-York werden overgevoerd 184.932 kajuitspassagiers. 1)

Bij het hiergenoemde aantal berichten moet echter nog gerekend worden een zeker aantal afgegeven aan den Amerikaanschen kant en het verkeer tusschen de schepen onderling.

Of het radio-telegrafisch verkeer op den Atlantischen Oceaan loonend zal worden, wie zal het zeggen? De Internationale Conferentie te Berlijn, die den 2en October a.s. gehouden zal worden, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, zal een oplossing moeten vinden, om eenerzijds de werkelijk verkregen belangen der „M. W. T. C°." te behartigen en anderzijds een einde te maken aan een monopolie, waartegen gegronde bedenkingen bestaan.

Het geval van de „Vaderland" en de „Lebanon" had echter behooren te staan buiten den strijd om het bestaan van de „M. W. T. C°."

Aan de „M. W. T. C°." kan niet het recht ontzegd worden, de maatregelen te nemen, die zij in het belang van haar bedrijf noodig acht, maar waar het gold een daad van menschlievendheid, hadden de handelsbelangen tijdelijk op zij geschoven moeten worden.

---

and the »MARCONI-Company during each quarter from January 1905 to March 1906, inclusive." *Ordered by* The House of Commons *to be Printed*, June 14 1906. London. WYMAN and SONS, Ltd.

1) »Engineering", van 26 Januari 1906.

De overeenkomst tusschen de Britsche Admiraliteit en de „M. W. T. Co." werd onlangs publiek. [1])

Zij is in plaats gekomen van die van 20 Februari 1903 en bevat in hoofdzaak de volgende bepalingen:

De overeenkomst vangt aan den 1en April 1903 en geldt voor den tijd van 11 jaar.

De Admiraliteit verkrijgt, ten behoeve van hare schepen en walstations, het recht van aanschaffen en gebruik van alle toestellen en onderdeelen voor de draadlooze telegrafie, waarop de „M. W. T. Co." patent of recht van gebruik heeft of verkrijgen zal.

De Admiraliteit verkrijgt het recht elken dag, gedurende hoogstens 20 opeenvolgende minuten een der stations voor grooten afstand [2]) van de „M. W. T. Co." te requireeren voor het wisselen van berichten met hare schepen in Groot-Brittannië en Ierland, voor zooverre dit niet in strijd is met bestaande of komende internationale telegraafovereenkomsten. Voor de berichten, in dien tijd gewisseld, is het gewone handelstarief verschuldigd, doch niet meer dan 25 cts. per woord. Deze periode van 20 minuten zal vallen tusschen 6u en 11u voormiddag (middelbare tijd Greenwich), nader vast te stellen door de „M. W. T. Co.", die ook het station aanwijst, dat voor die correspondentie gebruikt zal worden.

Bovendien kunnen de Britsche oorlogsschepen berichten wisselen met de andere stations der „M. W. T. Co." in het Vereenigde Koninkrijk en wel tegen een nader vast te stellen tarief, dat tijdens den duur der overeenkomst herzien kan worden, doch nimmer hooger zal zijn dan het gewone handelstarief.

Die berichten zullen door de „M. W. T. Co." overgebracht worden tot op den grootsten afstand, waarop de stations dier maatschappij kunnen werken.

In dringende omstandigheden hebben de berichten van de Admiraliteit den voorrang boven andere berichten; of die omstandigheden aanwezig zijn, is uitsluitend ter beoordeeling van de Admiraliteit.

Bij de Internationale Telegraaf-Conferentie van Petersburg (1875), laatstelijk gewijzigd door de conferentie te Londen 1903, wordt aan regeeringstelegrammen een voorrang gegeven in het internationaal verkeer, terwijl in het binnenlandsch verkeer ook

---

1) Agreement between the Admiralty and the MARCONI Wireless Telegraph-Company, dated the 24th July 1903, Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty. London. WYMAN and SONS, Ltd. 1906.

2) Onder een station voor grooten afstand wordt in deze overeenkomst verstaan een station, in staat om berichten over te seinen op afstanden van 500 z.m. en grooter aan schepen, voorzien van daartoe geëigende ontvangtoestellen. Thans bezit de »M. W. T. Co." één dergelijk station te Poldhu, nabij Lizard.

Onderhandelingen worden nog gevoerd omtrent een station met een werkingssfeer van minstens 3000 z.m. voor communicatie met Amerika en schepen op grooten afstand, hetgeen te Clifden, Westkust Ierland, zal worden geplaatst.

den voorrang gegeven wordt aan regeeringstelegrammen. Zoo bevat het Nederlandsche telegraafreglement een dergelijke bepaling, waarbij vastgesteld is tusschen welke autoriteiten regeeringstelegrammen gewisseld mogen worden. De Admiraliteit heeft dus van de „M. W. T. C°." bedongen, dat berichten van en naar commandanten als regeeringstelegrammen behandeld worden, als zulks door de Admiraliteit verlangd wordt.

De „M. W. T. C°." zal de Admiraliteit met bekwamen spoed mededeeling doen van alle verbeteringen op het gebied der draadlooze telegrafie, waarvan zij het recht van gebruik heeft of verkregen heeft.

De „M. W. T. C°." zal op bestelling der Admiraliteit tegen de courante marktprijs alle toestellen en onderdeelen leveren, waarvan zij het recht van verkoop heeft of verkregen heeft. Alle soortgelijke onderdeelen moeten onderling verwisselbaar zijn, d. w. z. op alle installaties passen, waarbij zij gebruikt worden.

De navolgende onderdeelen zullen geleverd worden tegen den vasten prijs, achter elk artikel genoemd.

A. Voor kleine golflengte:

	£ – s. – d.
Gevertransformator No. 5	5– 1–6
Flesschenhuis, bevattende 6 Leidsche flesschen	6– 4–0
Ontvangtransformator No. 306.	0–10–9

B. Voor groote golflengte:

Gevertransformator No. 17	4–14–0
Flesschenhuis, bevattende 15 Leidsche flesschen	14–10–0
Ontvangtransformator No. 343.	0–17–0

De hier bij name genoemde artikelen moeten immer bij de „M. W. T. C°." aangeschaft worden, benevens die onderdeelen, welke later onder deze categorie gerangschikt worden.

Overige onderdeelen kan de Admiraliteit van andere firma's betrekken, of in eigen beheer doen aanmaken.

De Admiraliteit kan de „M. W. T. C°." belasten met het monteeren van stations, het leveren en (of) aanbrengen van onderdeelen bij bestaande installaties, onverschillig of de „M. W. T. C°." deze onderdeelen al of niet zelve vervaardigt.

Wanneer echter de „M. W. T. C°." het aanbrengen van onderdeelen, zooals de Admiraliteit die verlangt, geen verbetering vindt van de bestaande installaties, dan houdt de verantwoordelijkheid van de „M. W. T. C°." ten opzichte dier installaties op, zoolang die onderdeelen er bij gebruikt worden.

Door deze bepalingen loopt de Admiraliteit geheel aan den leiband van de „M. W. T. C°." Deze maatschappij maakt eigenlijk uit, welk materieel de Admiraliteit zal gebruiken.

Door de aanschaffing van enkele deelen bij de „M. W. T. C°." verplichtend te stellen en de mogelijkheid te openen, dat deze maatschappij zich niet meer verantwoordelijk stelt voor de goede werking, als de verstrekking van eenig onderdeel haar niet

bevalt, is de Admiraliteit wel gedwongen steeds de inzichten van meergenoemde maatschappij te volgen.

Zoo wordt ook het personeel geheel opgeleid door de „M. W. T. C°." De overeenkomst toch bevat de bepaling, dat tegen een vaste vergoeding (£ 1 per dag en de reiskosten) de „M. W. T. C°." bekwame onderwijzers ter beschikking van de Admiraliteit zal stellen, om personeel der marine onderricht te geven, hulp te verleenen in het samenstellen van dienstvoorschriften en voor het regelen, meer speciaal het afstemmen van installaties, al of niet geleverd door de „M. W. T. C°." Bovendien zullen officieren, geplaatst bij den dienst der draadlooze telegrafie, van tijd tot tijd de werkplaatsen en stations der „M. W. T. C°." kunnen bezoeken, om op de hoogte van de nieuwste toepassingen te komen. Wenschen die officieren de stations voor grooten afstand te bezoeken, dan dient 24 uur van te voren daarvan kennis gegeven te worden.

De Admiraliteit betaalt voor bovenvermelde rechten en voordeelen een som van £ 20.000 in eens, benevens een som van £ 1.600 als laatste termijn van de pacht voor de 32 stations, die zij op 31 Maart 1903 in gebruik had. Verder jaarlijks een som van £ 5.000. Deze som is niet verschuldigd, als de „M. W. T. C°." hare verplichtingen niet nakomt. Eigenaardig is, dat die som telken jare bij vooruitbetaling moet voldaan worden.

De kosten van aanschaffing van nieuwe toestellen en het onderhoud zijn geheel voor rekening van de Admiraliteit. Bovendien betaalt deze, zooals te voren is vermeld, voor de berichten gewisseld met de stations in bedrijf bij de „M. W. T. C°." volgens een vast tarief.

De Admiraliteit behoudt de vrijheid om berichten te doen wisselen tusschen haar eigen walstations, die door marinepersoneel bediend worden en particuliere schepen. De daaruit voortspruitende baten worden afgedragen aan de „M. W. T. C°." In dit geval, d. i. als marine-walstations aangewezen zijn, om berichten van particulieren in ontvangst te nemen en te verzenden, heeft de „M. W. T. C°." het recht een behoorlijk gemachtigd persoon naar die stations te zenden, om te zien of de toestellen in orde zijn en of de dienst met particuliere schepen behoorlijk geschiedt.

Voorts neemt de Admiraliteit de verplichting op zich om geen toestellen van de „M. W. T. C°.", die zij in het Vereenigde Koninkrijk aan den wal of aan boord heeft opgesteld, te bezigen om te seinen met stations voor draadlooze telegrafie, die volgens een ander systeem zijn ingericht.

Uitzondering is toegelaten voor:

a. dringende omstandigheden, uitsluitend ter beoordeeling van de Admiraliteit;

b. in geval van oorlog;

c. in de correspondentie met vreemde oorlogsschepen;

d. bij noodseinen.

Wanneer de Admiraliteit, tengevolge van een of andere wetsbepaling, welke haar direkt of indirekt zoude ontslaan van de verplichting om laatstgenoemde bepaling na te komen, zich niet langer aan de overeenkomst houdt, zal de „M. W. T. C°." aanspraak hebben op vergoeding (vast te stellen bij arbitrage) voor de winst, die zij zou hebben gemaakt, indien de Admiraliteit ware voortgegaan die bepaling op te volgen en wel gedurenden den nog loopenden tijd der overeenkomst.

Deze laatste bepaling waarborgt de „M. W. T. C°." tegen schade, wanneer de Britsche Regeering soms mocht toestemmen in het aannemen van de bij de voorloopige conferentie voor draadlooze telegrafie te Berlijn (Augustus 1903) voorgestelde bepalingen.

Vermoedelijk zullen bij het sluiten van de overeenkomst (Juli 1903) de voorstellen voor de conferentie wel bekend zijn geweest bij de „M. W. T. C°."

De Admiraliteit verbindt zich om gedurende den duur der overeenkomst de onderdeelen onder A en B hiervoren vermeld, en die welke later onder deze categorie gerangschikt mochten worden, als dienstgeheim te doen beschouwen, en evenzoo alle raadgevingen, inlichtingen en instructies verstrekt door de „M. W. T. C°." slechts mede te deelen aan marine-personeel dat geplaatst is bij den dienst der draadlooze telegrafie.

De „M. W. T. C°." is niet aansprakelijk voor eenige fout in berichten door haar ontvangen of verzonden, of voor de niet-ontvangst aan het goede adres van eenig bericht ter verzending aan haar toevertrouwd.

Ten slotte heeft de Admiraliteit het recht om tegen vergoeding een station voor grooten afstand van de „M. W. T. C°." over te nemen of door deze maatschappij te doen oprichten, als de maatschappij niet meer een zoodanig station binnen het Vereenigde Koninkrijk in bedrijf heeft. In dat geval zal dit station door de Admiraliteit uitsluitend voor haar eigen dienst worden gebruikt.

De „Army and Navy Gazette" [1]) merkt bij een uittreksel van deze overeenkomst op, dat de Admiraliteit hare handen vrij wel gebonden heeft en daarvoor zwaar moet betalen.

Deze opmerking komt mij niet overdreven voor.

Zijn nu de resultaten met de draadlooze telegrafie bij de laatste manoeuvres der Britsche vloot verkregen, overeenkomstig de groote geldelijke opofferingen?

Volgens de „Army and Navy Gazette" van 14 Juli j.l. vielen de resultaten zeer tegen, zoowel wat de afstemming betrof als de weinige moeite, waarmede de vijand kon storen.

Een correspondent van de „Times", die aan boord van een der schepen de manoeuvres medemaakte, schreef, dat de draadlooze telegrafie nog niet volmaakt is, ofschoon hij op enkele schitterende resultaten wijst. „The Army and Navy Gazette"

1) „Army and Navy Gazette" van 7 Juli 1906.

merkt naar aanleiding daarvan op, dat dit jaar een vooruitgang te bespeuren was op de treurige mislukking van vroegere proeven. De „mistakes and misunderstandings", die de correspondent van de „Times" aanhaalt, kunnen niet toegeschreven worden aan de technische inrichting, maar aan onvoldoende geoefendheid van het personeel. Dikwerf moest zoeklicht en heliograaf te baat genomen worden, omdat de draadlooze dienst weigerde. Ofschoon somtijds de seinen tot op grooten afstand overkwamen, door middel van een schakel van verschillende schepen en ook het groote afstand station te Poldhu af en toe goede diensten bewees, wordt door de „Army and Navy Gazette" aan commandanten den raad gegeven om niet te veel vertrouwen te stellen in dit nieuwe middel van gemeenschap. Onder die omstandigheden acht de „Army and Navy Gazette" het verklaarbaar, dat de correspondent van de „Times" schrijft „There are many who consider that the „advisers to the Admiralty would have been wise to give „pause before definitely wedding themselves for a lengthy term „of years to any particular competitor in this open field of „progressive discovery".

Deze laatste woorden bevatten een strenge veroordeeling van de politiek der Admiraliteit in zake de draadlooze telegrafie, en werden geuit na een ondervinding van eenige jaren in een blad, dat zeer zeker niet van anti-Britsche gezindheid kan worden verdacht.

Het minder gunstige resultaat kan m.i. voor een deel liggen aan minder geoefend personeel, maar mogelijk ook aan te groote verwachtingen.

De „M. W. T. C°." laat het gaarne voorkomen alsof de „tuning" (afstemming) iets essentieels van haar systeem is en dat daardoor geheimhouding der berichten verzekerd en storingen verhinderd zouden kunnen worden. Op die speciale „tuning" zoude ook berusten de onmogelijkheid van Marconi-installaties om met andere systemen te correspondeeren. Ik vermeen boven aangetoond te hebben, dat dit laatste niet juist is.

Het is begrijpelijk, dat het bij de Britsche marine tegenviel toen de beloofde voordeelen der „tuning" uitbleven en de opgewekte verwachtingen niet verwezenlijkt werden.

Door het in dienst stellen van zooveel schepen, als bij de laatste manoeuvres betrokken waren, kon niet verwacht worden, dat op alle schepen voldoend geoefend personeel was om de draadlooze telegrafie naar behooren te bedienen; die tak van dienst is zelfs bij de Britsche marine betrekkelijk jong.

De vraag van de „Army and Navy Gazette" om minder geheimzinnigheid en meer practische resultaten schijnt te duiden op een gemis aan vertrouwen of de toestand wel zal verbeteren zoolang de Admiraliteit afhankelijk is van de „M. W. T. C°".

Augustus 1906. H. T. Hoven.

FRANSCHE VLOOTMANOEUVRES.

(overgenomen uit „le Yacht" par P. L.)

Hoewel het samentrekken der verschillende onderdeelen der strijdkrachten eerst den 5en Juli zoude plaats hebben, zijn toch de voorbereidende maatregelen en voorafgaande manoeuvres den 3e Juli begonnen.

De verschillende strijdkrachten bestonden uit:

Te Toulon. Het 1e eskader, de reserve divisie en de mobiele krachten, welke de reserve embarkeert en ten 6u 45 's avonds onder stoom gaat. Zij houden seinoefeningen.

Te Algiers. Het 2e eskader, d. w. z. het Middellandsche zee eskader, houdt eveneens dag- en nachtseinoefeningen. Den 4en Juli zal zij Algiers verlaten, de kruisers ten 2u. de pantserschepen 4u 's morgens, om het 3e eskader op te zoeken, met welk zij zich in den achtermiddag vereenigen zal. De admiraal Touchard van meer ancieniteit dan adm. Gigon zal beide eskaders aanvoeren.

Te Oran. (Mers-el-Kèbir). Het 3e eskader of Noordelijk eskader houdt op den avond seinoefeningen, 's nachts gaat het heimelijk onder stoom en houdt zich bij de hand tegen torpedoboot aanvallen van de 5e flottielje, welke ten 4u 's avonds van Oran vertrokken.

De oefening eindigt Woensdagnacht 1u en tot de komst van het 2e pantsereskader worden oefeningen gehouden in het zich vertrouwd maken met gevechtsmanoeuvres.

Tot hiertoe hadden de drie scheepsmachten afzonderlijk genavigeerd.

1e eskader. De divisie der kustverdedigers onder bevel van den kapitein ter zee Duroch bestaande uit de „Requin", „Indomptable", „Caïman", had Toulon verlaten den 28en Juni, teneinde proeftochten te houden en eenige manoeuvres en kwam denzelfden avond weder terug.

2e eskader. De 6 pantserschepen, de kruisers „Du Chayla" en „Lalande" en de torpedojagers zonder de „Arbalite", die een speciale opdracht had, verlieten Toulon den 28en Juni ten 6u.30 's morgens en begaven zich naar Salins d'Hyères, waar zij alle gelijktijdig ankerden.

Verder werden nog schietoefeningen gehouden en had een aanval met o. z. booten op het eskader met succes plaats. 's Avonds werd naar Algiers koers gezet en aldaar den 30en ten 2u. aangekomen na door mist eenig oponthoud gehad te hebben. De „Lalande" kwam ten 1u; ten 2u kwam eveneens de „Du Chayla" en torpedojagers, terwijl achtereenvolgens de „Gaulois", de „Suffren" de „Iéna", en de „Charlemagne" binnenvielen. Deze schepen vulden hun kolenvoorraad aan en victualieerden.

3e eskader. Dit had een heele tocht te ondernemen. 20 Juni verliet het Brest en had tot Mers-el-Kebir prachtig weer.

's Avonds kregen de torpedobooten toen vergunning naar Corogne koers te zetten, vanwaar zij op eigen gelegenheid naar Mers-el-Kebir stevenden. Eskadervaart was 10 mijl.

Den 21sten 's morgens 4u gaf het bestek 46° NBr. en 9°22' WL. Er werden bij prachtig weer, terwijl tevens om de zuid gehouden werd, nieuwe tactische manoeuvres gehouden; verder op reis weder oefeningen in gevechtsformaties in eskaderverband. Onderweg, den 23en werd een Hollandsche opleidingskruiser ontmoet en saluten gewisseld. Den 24sten 's morgens verkreeg de „Massena" draadlooze gemeenschap met de „Jeanne d' Arc en de „Kléber", ten anker te Tanger. 10u 's morgens kreeg men zicht van Trafalgar, 5 mijlen van Tarifa werd een Engelsch eskader ontmoet. Na Ceuta dichtbij gepasseerd te zijn ondervond dit eskader wederom last van mist, welke bij zonsopkomst optrok. Maandag 25 ten 2u wordt geankerd te Mers-el-Kebir. Vermeldenswaard is nog, dat draadlooze gemeenschap bleef met de „Jeanne d' Arc" tot dag worden, op een afstand van 250 mijlen. Er valt nog op te merken, dat bij het begin der manoeuvres den 3en Juli aan het 2e eskader ontbraken de „Jeanne d' Arc", de „Kléber" en de „Galilée", achtergehouden te Tanger en van het 3e eskader de „Amiral-Aube", verlaat, door haar Noorweegsche reis. Hier volgen de verrichtingen gedurende de eerste periode.

Eerste eskader. 's Avonds den 3en anker lichten na aankomst van adm. Fournier en zijn staf. Hoewel de adm. Germinet aan boord van de „Brennus" was met den eskaderchef, wordt de commandovlag op de „Charles Martel" gevoerd, het 2e pantserschip in de linie, om reden van administratieven aard.

Het vertrek heeft in linie achter elkander plaats. In open zee worden, koerszettende op de Balearen, seinoefeningen gehouden en voorbereidende manoeuvres.

Tweede eskader. Den 3en 's avonds vertrek uit Algiers en ten anker komen in de baai van Agha. 's Morgens 2u van den 4en werd adm. Touchard in kennis gesteld van de beweging van het 3e eskader gaande naar de Balearen. Hij zendt dadelijk zijn kruisers op verkenning en gaat met zijn pantserschepen ten 4u 's morgens onder stoom, koers WNW. Ten 8u 's morgens hebben de kruisers voeling met de lichte divisie van het 3e eskader.

De torpedojager „Arc", dienstdoende als estafette komt ten 11u terug en bericht aan de „Suffren" de gemeenschap met den vijand, en dat om de N. moet gehouden worden om het 3e eskader te ontmoeten. Op den middag is dit in 't zicht en volgens afspraak stelt het zich onder de bevelen van den vice-adm. Touchard.

3e eskader. Na den 3en 's avonds Mers-el-Kebir verlaten te hebben moest het 3e eskader zich gereed houden een aanval af te slaan van de 4e en 5e flottielje der Middellandsche zee. Deze waren in den achtermiddag teruggeslagen door de torpedojagers, waar adm. Gigon over beschikte. Ten 9u 's avonds

werd met gedekte lichten onder stoom gegaan. Deze manoeuvre wordt vergemakkelijkt door het zich richten naar het speciale heklichtje van den voorman. Dank zij een weinig maan, waardoor de silhouetten der schepen goed te zien waren, geschiedde alles vlug en goed. Voor de torpedobooten waren deze omstandigheden minder gunstig, daar de rook en de rompen der vaartuigen reeds van verre zichtbaar waren. Toch werd aangevallen. maar slaagden deze aanvallen natuurlijk niet. Er was order gegeven om zonder sein van den admiraal geen zoeklicht te gebruiken. Dit is een gewaagde beslissing. Wanneer toch één der schepen aan den staart bedreigd wordt en dit bemerkt, schijnt het ons, dat het ineens zijn zoeklicht moet kunnen gebruiken, wanneer gewacht wordt op order van den admiraal, kan het reeds herhaaldelijk getorpilleerd zijn.

Zeer zeker is het onnoodig, dat een eskader zijn tegenwoordigheid gaat kenbaar maken door nutteloos de zoeklichten te gaan gebruiken, maar zoodra is niet een torpedoboot verkend, hetzij met 't bloote oog of wel door een kijker, dan moet zij dadelijk verlicht worden en het concentreeren van meerdere lichtbundels op den aanvaller is wellicht het beste wapen tegen hem.

Behalve nog, dat hij blootgesteld wordt aan het vuur van het lichte geschut, ontneemt het hem het uitzicht bij den aanval door hem te verblinden.

Na de vereeniging der eskaders werden oefeningen gehouden in tactische manoeuvres.

's Avonds zijn de kruisers uitgestuurd om het 1e eskader op te zoeken. Ook dit had overdag tactische oefeningen gehouden. De kustverdedigers, hoewel pas in dienst, hielden zich best. Bij de „Caïman" echter begon de machine te stooten bij het te veel aanzetten en kon zij slechts moeielijk bijhouden.

De vereenigde kruisers der beide eskaders (divisie-schout-bij-nacht PUECH) verspreidden zich harkvormig na middernacht, blijvende de pantserschepen 40 mijl achter hen. Zij zullen door middel van estafetten en seinen op grooten afstand gewaarschuwd worden van de tegenwoordigheid van het 1e eskader, dat den vijand voorstelt, echter zonder gebruikmaking van draadlooze telegrafie.

Den 5en Juli 's morgens seinde de „Alger", welke verkenner was voor het 1e eskader, aan den admiraal de nadering der divisie PUECH. Ten 9u kondigt zij het in 't zicht komen aan van het 2e en 3e eskader in het ZO. Van haar kant had de „Leon Gambetta" aan schout bij-nacht PUECH de tegenwoordigheid van de „Alger" gemeld. Weldra komen alle kruisers in linie achter elkander achter de „Gloire" het saluut brengen aan de „Brennus" en keeren terug naar het vereenigd eskader, onder het bevel van den admiraal TOUCHARD. Tusschen in werden af en toe gevechtsposities ingenomen. Ten half elf 's morgens was de vereeniging geschied; einde der oefening.

De vloot kreeg order om de formatie voor den dag aan te

nemen, n.l. het 1e eskader in het centrum, het 2e op den rechtervleugel, het 3e op den linker, de kruisers en torpedojagers in linie achter elkander. Het weer was prachtig en het geheel leverde een grootsch schouwspel op, die 50 gevechtseenheden van geheel verschillende afmetingen manoeuvreerende zonder eenig ongeval. 's Middags kwam de „Amiral-Aube" uit Cherbourg zich bij de vloot voegen en nam haar plaats in de divisie PUECH in. Op den achtermiddag gevechtsoefeningen tegen een gefingeerden vijand, voorgesteld door de „Lalande", „Alger", „Forbin" en „Cassini" op onderlingen afstand van 1200 M., teneinde de linie meer uitgebreidheid te geven. Bovendien waren in die tusschenruimten torpedojagers geplaatst.

Deze voorgestelde vijand stelde zich op op 7 mijl afstand vóór de vloot, zich uitstrekkende in een richting loodrecht op de koers der vloot. Daarna gaat zij over in frontlinie, manoeuvreert en neemt verschillende formaties aan, beginnende met afstanden van 800 M., terwijl de pantserschepen zich in gevechtslinie scharen, n.l. driehoeksformaties divisiesgewijze, manoeuvreerende al naar de bewegingen van den vijand. Na twee uur seint de admiraal zijne ingenomenheid aan het Noord-eskader en dat der Middellandsche zee. De divisie der kustverdedigers (die men divisie NEBOGATOFF gedoopt had), heeft zich niet slecht gehouden, in aanmerking nemende, dat zij niet veel minder was dan het N.-eskader, hetwelk zelf ook zichtbaar voldoende training ontbrak.

Voor de nacht inviel werd de nachtelijke formatie aangenomen met gedekte lichten; koers op Algiers, waar de aanval door het geschut ten 6u 's morgens plaats moest hebben. Te middernacht afscheiding der verschillende groepen, die ieder naar een vastgestelde punt van de baai koers zetten. Het 1e en 2e eskader naar den hoek van Pescade, het 3e naar kaap Matifou.

De verdedigende vloot torpedojagers bij Algha ten anker, was 9u 's avonds onder stoom gegaan, niettegenstaande de lichte maan reeds van verre de bewegingen verraden zou. Op het 1e en 3e eskader werd nog een schijnaanval gedaan, maar de vijand werd op flinken afstand ontdekt en beschoten.

Het 2e eskader werd niet door hen verontrust.

Aanval op Algiers.

Den 6en Juli ten 3u40 in den morgen, zagen de verdedigers van fort d'Estrées uit de morgendauw te voorschijn komen de 6 pantserschepen van adm. GIGON, die zich, na het lossen van eenige kanonschoten, terugtrokken. De torpedojagers maakten jacht op de „Pique" en de „Léger", behoorende tot de flottieljes van Algiers en Oran. Ten 5u 's morgens verlichtte een mooi zonnetje de baai. De 6 pantserschepen van het N.-eskader hernieuwden den aanval op het fort d'Estrées en beschoten dit, gerangeerd in linie achter elkander. Het gros der strijdmacht beschoot ondertusschen in het NO. bij divisies van 3 pantserschepen de forten Duperré en Sidi-ben-Nour. Eerst schoten de divisies met de jaagstukken, in linie in den breede, daarna in

linie achterelkaar met de breede zijde en hernamen vervolgens de linie in den breede om de retraite stukken te gebruiken. De gepantserde en beschermde kruisers hielden zich gereed op een afstand, om te ondersteunen, zonder deel te nemen aan den strijd. De twee groepen pantserschepen vereenigden zich vervolgens en beschoten de batterijen, welke de stad en het fort Arcades beheerschen.

Ten 8ᵘ einde der oefening. In werkelijkheid zouden naar alle waarschijnlijkheid de batterijen door een zoo aanzienlijke zeemacht vernietigd zijn. De baai van Algiers, zeer open, en uitgestrekt, is niet zoo gemakkelijk door artillerie te verdedigen, hierom zouden er o.z.booten zeer nuttig zijn; dan zou een vijandelijk eskader niet met dezelfde gemakkelijkheid manoeuvreeren.

Het schijnt, dat binnen niet te lang Algiers haar station voor onderzeebooten bezitten zal. Dit zal de beste bescherming wezen voor deze open haven.

Ten 9ᵘ 's morgens kwamen de talrijke onderdeelen der vloot bij elkaar, zoo goed en kwaad als 't ging, deels zich opeenhoopende in de haven, deels op de reede. Natuurlijk meerden de admiraalschepen in de haven, zoomede de „Jaurequiberry", het 1ᵉ eskader, de beschermde kruisers en de torpedojagers, de kustverdedigers en het N.-eskader in het bassin van Agha, de anderen op de reede ten anker in 3 linies. Kolenvoorraad aanvullen door de schepen in de haven. Wisselen van bezoeken.

2ᵉ Week.

Ten 9ᵘ 's morgens verliet de vloot Algiers. De 3 eskaders hebben zich afgescheiden, een ieder op zich zelf oefeningen gehouden in tactische manoeuvres, met schietoefeningen met losse patronen op een gefingeerden vijand.

's Nachts werden oefeningen gehouden in het verspreiden en het zich weer heimelijk samentreffen, wat wel eenige moeilijkheden in zich heeft en veel op het beleid en zicht van den commandant aankomt. 's Avonds 6ᵘ van den 10ᵉⁿ werd geankerd te Bougie. 's Avonds aanvallen door torpedobooten. Den 11ᵉⁿ 's morgens werd weder zee gekozen en dien dag voortgegaan en ook den 12ᵉⁿ met het houden van tactische manoeuvres. Het 3ᵉ eskader ankerde den 13ᵉⁿ in de haven van Philippeville, het 1ᵉ en 2ᵉ voor Bône.

Hierop komen wij later terug, alleen zij aangeteekend, dat te Algiers de admiraal FOURNIER met de vlagofficieren en commandant kritische beschouwingen had gehouden over de gehouden manoeuvres in de 1ᵉ week.

Hij heeft aangedrongen op de noodzakelijkheid van niet te seinen bij de manoeuvres voor den vijand; manoeuvres, die in het algemeen de eenig mogelijke zijn zullen en een zekerheid in het manoeuvreeren eischen, welke niet te verkrijgen is, dan dan na ernstige oefening in vredestijd. Het onderscheid in manoeuvreeren tusschen de verschillende eskaders was er 't beste bewijs van en het Middellandsch zee-eskader toonde zich zeer

superieur boven de anderen. Indien mogelijk verklaarde de admiraal het seinen te moeten doen buiten het bereik van 's vijands geschut.

Hierboven verhaalden wij het vertrek uit Algiers den 9^en^ bij het begin de 2^e^ week. 's Morgens ten 9 ure werd het vertrek bewerkstelligd met een bewonderenswaardige snelheid, binnen de $1^1/_2$ uur, en ieder der 3 eskaders, manoeuvreerende onder bevel van zijn eigen chef, stelde zich in beweging in de richting, die was aangewezen om afzonderlijke oefeningen te houden in het manoeuvreeren, zonder dat zelfs de eenvoudigste seinen gehouden werden, maar de manoeuvres uit te voeren in navolging van den admiraal.

Het 1^e^ eskader hield haar evolutie tusschen Caxine en Matifou. Het 2^e^ oost van Matifou, en het 3^e^ west van Caxine. Ieder eskader had voor zich een denkbeeldigen vijand, voorgesteld door vier lichte vaartuigen op onderlingen afstand van 400 M. en waarvan de bewegingen te voren bepaald waren. Dan werd weer in linie achter elkander gevochten, dan weer door eene gelijktijdige koersverandering van 16 str.

Het derde eskader stelde zich op in linie achter elkander met de equipage klaar op hun post, om aanvallen van torpedobooten af te slaan, welke zich echter niet vertoonden.

Het 1^e^ eskader (adm. FOURNIER) en het 2^e^ (adm. TOUCHARD) gingen voort met een zeer interessante oefening in het houden van voeling onderling.

Het 1^e^ eskader, het zwakste, had gedekte lichten, het 2^e^ de lichten brandende, maar de verkenners in directe verbinding met het 1^e^, hadden eveneens gedoofde lichten. Deze torpedojagers verloren tegen 10 ure het contact. Weldra noodzaakt een kruiseraanval van het 1^e^ eskader hen om zich samen te trekken en werd den geheelen nacht de gemeenschap niet meer hersteld. Voegen wij er bij, dat het een zeer donkere nacht was en dat het bepaalde omtrent de lichten het 2^e^ eskader in een toestand van minderheid bracht. Het is ook zeker, dat het houden van contact gedurende den nacht uiterst moeilijk zal zijn. Een dergelijke ondervinding eischt geluk en meer dan gewone voortvarendheid, kunde en handigheid in manoeuvreeren.

Den 10^en^ Juli bij het dagworden vereenigden de drie eskaders zich weder. Evenals vorige dagen wordt geoefend in het aannemen van gevechtsformaties tegenover de lichte vaartuigen, welke den vijand voorstellen.

Wanneer meerdere malen hetzelfde beoefend wordt, geschiedt dit, omdat de uitvoering nog niet volkomen was en met recht wil de admiraal zoo goed mogelijke resultaten verkrijgen, het is een kwestie van slag, zicht en juistheid van manoeuvreeren, welke men met recht van de commandanten mag vergen.

De oefening beëindigd, wordt koers gezet in formatie van 5 colonnes op onderlingen afstand van 400 M. naar Bougie.

een vijandelijke reede voorstellende, waar overnacht moet worden.

De torpedojagers waren vooruitgezonden om de baai af te zoeken, waar mogelijk torpedobooten zich konden schuilhouden.

Er werd door de 5 colonnes goed geankerd, vormende de pantserschepen de 3 binnenste colonnes, volgens nummer der eskaders van Oost naar West, de lichte eskaders hen omvattende. Afsluitboomen worden oogenblikkelijk te water gelaten en ditmaal onderscheidt zich het N-eskader, hetwelk het eerste gereed was. De werkelijke verdediging bestond uit het verspreid uitzenden van lichte kruisers en torpedojagers als voorposten, waarvan de zich kruisende lichtbundels der zoeklichten iederen doortocht vanaf de open zee al zeer twijfelachtig zal maken, terwijl de afsluitboomen de schepen om de Z. over een lengte van $2^1/_2$ K.M. beschermden.

De aanval door de 4^e^ of 5^e^ flottielje van de Middellandsche Zee begon 's nachts van den kant van kaap Carbon; zij werd afgeslagen door de zoeklichten der voorposten. Ten half elf waagt een meer stoutmoedige torpedoboot zich te midden der zoeklichten, doch wordt flink door het geschut waargenomen. De nacht was donker, maar ook heeft de manier van uitoefenen van den veiligheidsdienst de vloot toch aardig beschermd. Tusschentijds ten 9 ure kwam de „Alger" uit zee ten anker, na zich als vriend kenbaar gemaakt te hebben.

Den 11^en^ ten 8 ure 's morgens was het lichten der afsluitboomen beëindigd. Ten 1 ure A.M. gelijktijdig onder stoom gaan en tactische manoeuvres.

De nacht wordt weder besteed aan een torpedoaanval op een zeer interessante wijze.

Het 2^e^ eskader, 8 mijl loopende, vlucht naar Bizerta, achtervolgd door het 1^e^ en 3^e^, 10 mijl loopende. De admiraal Touchard zendt naar Philippeville een estafette, hulp vragende aan de torpedobooten tegen dezen sterkeren vijand, die steeds voeling met hem hield.

De „Lalande" van het 2^e^ eskader, die zich bij het vallen van den nacht ongemerkt af had laten zakken, is weldra in de nabijheid van de „Cassini", die zonder argwaan is, en welke beschoten wordt en gedwongen het contact te verbreken.

De torpedobooten van Philippeville, die zich bij de vloot hadden gevoegd, werden achteruit afgezonden door admiraal Touchard tegen 1 ure 's morgens, maar wederom worden zij afgeslagen, meer in 't bijzonder door de torpedojagers, opgesteld op de flanken der 1^e^ en 3^e^ eskaders. Bij dit laatste kwamen vergissingen voor, en terwijl de aanvallers nog wachtten, werd op eigen torpedobooten geschoten.

Daags werden de vloten weer vereenigd na een vermoeienden nacht voor het personeel. Den 12^en^ Juli 's morgens gevechtsoefeningen en op den AM. schietoefeningen.

Voor de kruisers „Gloire", „Amiral-Aube", „Gambetta", „Du Chayla", „La Hire", op de hoogte van Bône, oefening in het ongemerkt weder opzoeken der vloot. Het plan was, dat de groote

kruisers met den dag de „La Hire" zouden opzoeken, welke belangrijke depechês voor den admiraal uit Ajaccio heette te hebben, om deze dan ongemerkt tot nabij den admiraal te geleiden.

De „La Hire", met 15 mijls vaart, werd 's middags 2 uur gevonden door de kruisers, welke harksgewijze verspreid waren in de richting der kust van Sardinië. Daar hare zending van belang was, werd zij omgeven door de anderen, overdag in den vorm van een regelmatigen zeshoek, des nachts werd zij in de linie achter elkaar geplaatst en op deze wijze werd 's nachts 2 uur met de vloot voeling verkregen.

In den tusschentijd hadden de pantserschepen nog een aanval te wachten van de torpedobooten, welke ditmaal, schijnt het, beter geslaagd is, dan te voren, hoewel op het grootste deel der linie nog afgeslagen.

Den 13^{en} 's morgens splitste de scheepsmacht zich in tweeën, het N-eskader ging in Philippeville ten anker, het 1^{e} en 2^{e} eskader ankerden voor Bône.

Den 14^{en} Juli was feestdag, als gewoonlijk werd gepavoiseerd en gesalueerd met 21 schoten. Te Philippeville waren wedstrijden en werd 's nachts vuurwerk afgestoken.

Derde week.

De respectievelijke ankerplaatsen werden den 16^{den} 's morgens verlaten; oefeningen der schepen in het opzoeken door de kruisers om de vereeniging met het 3^{e} eskader te bewerkstelligen. Op den AM. gevechtsmanoeuvres.

's Avonds ging men uiteen. Het 1^{e} en 2^{e} eskader stelden den vijand voor, welke het 3^{e} eskader vervolgde, terwijl zij voeling behielden. Het N. eskader riep de torpedobooten van Bizerta ter hulp, eene herhaling van de oefening van den 11^{den} op den 12^{den}. De aanvallen der torpedobooten zijn goed geleid en uitgevoerd.

Overdag werd een schijnbombardement op Bizerta gehouden. Hier traden de onderzeebooten op en de „Lutin" beet het admiraalschip „Brennus" getorpilleerd te hebben.

De aviso „Léger", welke op een rots geloopen was is voor herstelling in het dok opgenomen.

Ten 7^{u} 's morgens maakten de eskaders hunne verschijning in het kanaal. De torpedojagers „Bombarde", „Flamberge", „Catapulte", „Baliste", „Bélier" en „Arquebuse", behoorende tot het N. eskader waren aan het hoofd, een kwartier later kwam de „Gloire" gevolgd door de onderzeeër „Gnome" en de torpedojagers „Arc", „Arbaliste", „Dard", gepantserde kruiser „Amiral Aube" enz. enz. Het was een onvergetelijk schouwspel, het binnenkomen van deze talrijke en schoone vloot, een manoeuvre, welke met een juistheid en opmerkelijke orde verricht werd.

De „Dunois" en de „Phlégéton" salueerden de vlag van den admiraal. Een vertegenwoordiger der Fransche regeering te Tunis, kwam den admiraal Fournier verwelkomen en de verschillende civiele autoriteiten en de generaals te Bizerta werden a/b. ontvangen.

Op den A.M hield admiraal BELLUC, die met onderscheiding het bevel voert over de marine te Tunis, een voordracht voor de officieren van leger en vloot over de verdediging van Bizerta aan de land- en zeezijde. Tevens werden de kolenvoorraden aangevuld en kon men zich eene voorstelling maken van den goeden toestand en juiste inrichting van de nieuwe werf, waar een gedeelte der schepen aan de steigers meerden en anderen met lichters hunne voorraden kregen. Een deel der vloot vertrok den 20sten ten 9u 's morgens. Een bataillon zouaven en een bataillon tirailleurs zijn geëmbarkeerd op de „Cassini", „Forbin" en „Brennus", teneinde mede te werken aan den aanval der vloot op Bizerta. De vijandelijkheden begonnen den 20sten ten 5u 's avonds.

Admiraal PUECH, wiens vlag gevoerd werd op de „Gloire", leidde zijn schepen om de N. Den 20sten 's avonds 5u verzamelde hij het gros der vloot op 30 mijlen afstand op de hoogte van Bizerta. Voor het vlugge embarkeeren der troepen en het juiste uitvoeren ontving men de tevredenheidsbetuiging per sein van den admiraal FOURNIER.

Na eenige gezamenlijke oefeningen werd de nachtformatie ten 6u30 aangenomen. De torpedojagers verspreidden zich ter verkenning der kust. De vloot splitst zich in eenige deelen. welke zich en échelon opstellen over eene uitgebreidheid van 37 mijl van Kaap Farina tot Kaap Blanc.

Het 2e eskader, adm. TOUCHARD, bezet het westelijk deel tot Kaap Blanc; het 3e eskader, adm. GIGON, is op de linkervleugel tusschen Kaap Farina en Bizerta.

Terwijl de pantserschepen van het 3e eskader zoo ongemerkt mogelijk hun ankerplaats tusschen deze 2 punten in opzoeken, kruist het lichte eskader met gedekte vuren in linie achter elkander voor Bizerta, zich houdende buiten de lichtsectoren van de zoeklichten der verdedigers.

Te middernacht komt het kruisereskader ten anker in den uitspringenden hoek gevormd door het gepantserd eskader voor Rass-el-Djebel; maar alvorens hare ankerplaats te bereiken werden de „Gloire", „l'Amiral Aube", „Léon Gambetta" en „Jeanne d'Arc" getorpilleerd door de flottielje uit Bizerta, welke n.l. listig het groene boordlicht voerden evenals de surveilleerende bevriende booten. Hieraan is het te danken, dat zij de kruisers konden naderen tot op lanceerafstand zonder het wantrouwen op te wekken.

Het eskader van adm. TOUCHARD begon te middernacht hevig Bizerta te beschieten. Terwijl deze aanval aanhield nam het N. eskader de laatste maatregelen tot het aan den wal zetten van de debarkementstroepen. De onderneming ving 's nachts 1u aan met de troepen uit „La Goulette" en werd uitgevoerd op de zandige kust van Saint Gabori nabij Rass-el-Djebel, gedurende een zeer donkeren nacht. Ten 3u30 werden de matrozen, 2000 in aantal, aan wal gezet met hunne kns. van 6.5 cM., de torpedisten, mineurs enz. Geen der tegenstanders

bemoeilijkte, zeer gelukkig, deze landing, want in het drukke van het embarkeeren en van de matrozen, die hun materieel moesten landen, zou een voorbereide vijand een zeer groote verwarring veroorzaakt hebben met eenige geweersalvo's.

Ten 4u was alles aan wal en beklommen de landingstroepen de zand- en steenachtige steile ruggen van Djebel Benzerte, terwijl de matrozen hun geschut meevoerden met een vlugheid en vuur, welke de bewondering der landmacht opwekte.

Halverwege Metline wil de generaal WIGNACOURT, leider der landingstroepen, rust laten houden, vreezende de matrozen te veel te vermoeien, doch zij verzochten door te marcheeren. Zij zijn prachtig in uithoudingsvermogen, hunne stukken over hindernissen heentillende. De kanonnen van het N. eskader zijn het eerst in batterij, gevolgd door die van het 1e eskader.

De artillerie begint den aanval op Metline. De zouaven en tirailleurs applaudiseeren en zich ondersteund voelend gaan zij met des te meer enthousiasme tot den aanval over. Een compagnie tirailleurs slaagt er in een batterij der verdedigers ten N. van Rass-el-Djebel te nemen.

Onze zeelieden worden gelukgewenscht door den generaal WIGNACOURT, omdat zij er in geslaagd zijn, mede te voeren en zelfs over gedeelten te dragen, 14 stukken stukken van 6.5 cM. over hoogten van een 300 M.

De oefening toonde de mogelijkheid aan van een debarkement eener vliegende colonne op Djebel Benzerte en de verdedigingswerken zullen verbeterd worden.

Ten 11u worden de troepen flink vermoeid, doch in opgewekte stemming weder geëmbarkeerd; op den middag was alles weder aan boord.

Terwijl het 1e en 3e eskader ten Oosten van Bizerta aan de gang waren, landde van het 2e eskader onder bevel van kolonel ADIGARD eene landingsdivisie, gesteund door eenige troepen der landmacht om aan deze zijde de aandacht te trekken. Ook deze landing en marsch werden zeer goed uitgevoerd. Tot 's avonds bleef de vloot voor Bizerta op en neer houden. Te La Goulette werden de troepen echter weder ontscheept; over en weer hebben land- en zeemacht elkander leeren waardeeren en op elkaar leeren vertrouwen. Zondag werd op den AM. te Bizerta gepassagierd.

's Nachts verlieten de kruisers deze plaats. Maandag 23, 's morgens, ging het gros der vloot onder stoom en begon de 4e week der manoeuvres.

4e week.

De kruisers, te middernacht uit Bizerta vertrokken, zullen na eenige oefeningen in het verkennen een dubbele bewegelijke afsluiting vormen, onderling verband houdende tusschen kaap Caccia (Sardinië) en het eilandje Ayre (Minorca).

's Morgens vertrokken de 3 eskaders en gingen voort met houden van oefeningen in gevechtsformaties in groepen, manoeuvres om den vijand te trachten in te sluiten door twee deelen

der vloot. Aanvalsoefeningen op de „Brennus" zijn ook zeer goed geslaagd.

's Nachts gingen de eskaders uiteen en hielden onderling oefeningen in seinen met pyrotechnische lichten.

Op den AM. hielden de kruisers oefening in het verkennen van den vijand, voorgesteld door een torpedojager, komende van Cagliari.

Den 24en was het oefening voor de 3 eskaders afzonderlijk, om door de kruiserlinie heen te breken en al koers vervolgende oefeningen in gevechtsformaties, enz.

Eerst ten 9u 's avonds vereenigt het verkenningseskader zich, verder algemeene veiligheidsmaatregelen tegen aanvallen der torpedobootflottielje van de Middellandsche Zee, terwijl de vloot zich ophoudt voor de golf van Ajacio.

Den 25en 's morgens wordt het kruisereskader, waaiersgewijze uitgespreid, ontdekt door de vloot, op ± 90 mijl van Toulon in de richting Z. 60° O. 's Nachts had de opperbevelhebber de estafette „Claymore" met dringende vertrouwelijke mededeelingen naar Toulon gestuurd.

Op den morgen van den 25en weder gecombineerde oefeningen. Op den AM. herhaling, doch nu in twee groepen, beide eigenlijk repetities voor de groote manoeuvre, welke gehouden zal worden in tegenwoordigheid des ministers. 's Middags kreeg de „Caiman" averij aan de machines en moest zich uit de linie verwijderen.

Op 40 mijl van Porquerolles geeft de „Brennus" sein tot den aanval volgens het vertrouwelijke plan No. 1. De vijand, voorgesteld door de „Alger", „La Hire", „Cassini", „Lalande", „Forbin" en alle torpedojagers, beweegt zich tot 6 mijlen naar voren en keert daar om.

De vloot opent het vuur op 6800 M., de divisies steeds in driehoek, welke overgingen in een getande linie achter elkander, in een linie in den breede en in een omvattende halve maanvorm, welke den vijand insloot en hem ontkomen onmogelijk maakte. De slag duurde nog geen uur en de vijand werd als vernietigd beschouwd, van alle zijden bestookt, op 't laatst op 2000 M. afstand.

Gedeeltelijk werd des nachts het volgende thema behandeld:

Een bevriende macht (2e esk.), door een vijandelijk (1e esk.) achtervolgd, beproeft Toulon weder te bereiken, dat door een 2e vijandelijk eskader (3e) geblokkeerd wordt. Het bevriende eskader roept de hulp der torpedobooten in, om de blokkeerenden uiteen te drijven en aldus een doortocht te verkrijgen. De nacht was kalm en donker, de drie divisies der eerste flottielje waren: 1e div.: „Pertuisane", groepscommandant, „Aquillon", „Argonaute", „Dauphin". 2e div.: „Hallebarde", groepscommandant, „201", „202", „220", „253", „250". 3e div.: „Cyclone", div.boot, „309", „216", „219", „226", „225".

De torpedobooten kregen voeling met het blokkade-eskader ten 1u30 's nachts. De 1e divisie vertoonde zich aan de torpedo-

jagers der blokkeerenden en heeft deze medegelokt op hare vervolging tot onder het vuur der kustbatterijen, door welke zij vernield zouden zijn geworden.

Gedurende dezen tijd viel de 2e div. het blokkeerende eskader aan en het 3e dat van den adm. FOURNIER. Verscheidene pantserschepen zijn getorpilleerd en adm. TOUCHARD heeft de blokkade kunnen forceeren, dank zij de handige wijze van aanval der torpedovloot.

Na deze nachtelijke oefening werden de onderdeelen der vloot den 26en Juli 's morgens weder vereenigd en werden schijfschietoefeningen gehouden met de kanonnen van groot en middelbaar kaliber met oorlogslading; drie groote doelen van 60 M. lengte waren achter elkaar op onderlingen afstand van 1500 M. verankerd. De drie elkaar volgende eskaders gingen door de westelijke passage en namen de gevechtsformatie aan.

De divisies in driehoekformatie defileeren achtereenvolgens op afstanden van 4 à 6000 M. langs de doelen. Op het eiland Porquerolles waren de observateurs en beoordeelaars welke den juisten uitslag van het schieten opnamen; om zoo te zien leek het goed.

Na de schietoefeningen gezamenlijk ten anker gaan te Salins d'Hyères, 8 uur 's avonds weder onder stoom gaan en terugkeer 's nachts te Toulon. Een mooie manoeuvre, die goed werd uitgevoerd.

Vanaf den 27en aanvullen der voorraden en den 30en wapenschouwing over de landingsdivisie.

5e en laatste week.

Het onder stoom gaan van de vloot had den 30en weder 's nachts plaats. Betrekkelijk vlug ging dit in zijn werk en werd zonder ongevallen met juistheid uitgevoerd. Hieraan namen 48 gevechtseenheden deel. Er kwam mist opzetten en er werd zonder oefeningen te houden genavigeerd met 6 m. vaart. Toen ten 3u 's morgens de mist sterker werd stopte de vloot voor Cassis. Ten 4u15 werd weder koers vervolgd naar Marseille met geringe snelheid. Voor Marseille was de mist het zwaarst, maar met voorzichtigheid werd genavigeerd en er is dan ook geen aanvaring te melden. De vloot vertoonde zich voor Marseille ten 7u in twee deelen gesplitst.

Het eene deel, bevattende de eerste twee eskaders, manoeuvreerde tusschen Kaap Méjean en Kaap Janet. Als tegenstanders had het de onderzeeboot „Zédé", „Dirade", „Thon", „Souffleur", „Bonite." De tweede groep, onder de bevelen van admiraal GIGON (3e esk.), manoeuvreert voor de eilanden Pomèques en het kasteel d'If.

Deze sector werd verdedigd door de o.z.booten „Anguille", „Grondin" en „Alose." Er was bezetting in de kustbatterijen, doch deze was er om zich vertrouwd te maken met scheepsbewegingen, manoeuvres enz.; er werd niet geschoten.

In het algemeen was het een generale repetitie voor de oefening bij het bezoek van den minister.

De o.z.booten maakten van de gelegenheid gebruik zich met roem te overladen door met succes 18 schepen te torpilleeren.

Zonder echter aan hun verdienste afbreuk te doen, moet gezegd worden, dat de omstandigheden hen zeer gunstig waren, door hun bekendheid met de route, welke de eskaders volgden. Ten half 10 was alles geëindigd. De o.z.booten keerden terug in de oude haven. De twee eskaders kwamen na de vereeniging gelijktijdig ten anker op de ree van Endoume.

Binnenkomende stootte de o.z.boot „Dorade" met het achterschip tegen de kade van la Fraternité, waarbij de voortstuwer beschadigde. Door vóór ballast in te nemen, rees het achterschip en kon de waarlooze aangebracht worden.

Den 1en Augustus kwamen de ministers van oorlog en marine Etienne en Thomson, te Marseille aan en kreeg de equipage, door de vele af te leggen officieele bezoeken aldaar, rust.

2 Augustus. Donderdag scheepten de beide ministers zich in op de „Brennus", welke gemeerd lag in het Bassin National. Het prachtige pantserschip verlaat daarna het bassin en stoomt naar de vloot, welke in twee linies onder stoom was met onderlingen afstand van 1200 M., schepen op afstanden van 400 M., vaart ± 6 mijl.

De „Brennus", gevolgd door de torpedojagers „la Hire", „Flamberge", „Bombarde", „Mousqueton", „Claymore" nadert tusschen de linies met 14-mijls vaart, achtereenvolgens door de verschillende schepen gesalueerd. Deze plechtigheid duurde van 10u30 tot 11u15 en eindigde met een sein van tevredenheidsbetuiging van de „Brennus". Daarna werd gestopt om te lunchen. Ten 1u30 meldden de op verkenning uitgestuurde kruisers in het ZO. dat de vijand in 't zicht was, voorgesteld door de kleine kruisers en torpedojagers. Men zal aan de ministers het schouwspel bieden van een zeeslag volgens de denkbeelden en methode van adm. Fournier. De gepantserde kruisers begeven zich op de vleugels, de vloot laat haar vijand naderen in de opene getande figuur tusschen hare afdeelingen en overstelpt hem met haar vuur. Het is telkens dezelfde oefening van vroeger, doch nu vergezeld van losse schoten met het geschut. Na heen en weer kruisen, vlucht de vijand in de haven van Marseille. Daarna splitste de vloot van 18 pantserdekschepen en 5 gepantserde kruisers zich in twee deelen en nadert de verdedigingswerken.

Pomèque opent het vuur tegen het N. eskader, hetwelk oogenblikkelijk antwoordt.

De batterij Niollon vuurt daarna en de „Brennus" antwoordt. Daar verschijnt echter plotseling op 300 M. afstand van het admiraalschip een onderzeeboot aan de oppervlakte en wordt het admiraalsschip getorpileerd. Ten 3u35 komt aan bakboord van de „Brennus" een tweede aan de oppervlakte en ten 3u40 een derde. De „Brennus" is op papier totaal vernietigd.

Ten 4u gaat het sein ophouden met vuren. De „Brennus" voegt zich om de Zuid bij het eskader, dat in twee colonnes

gestopt in afwachting ligt en stopt eveneens, gevolgd door het 1e eskader. Het 2e formeert zich daarna aan hare rechterzijde.

Ten 5u zet de vloot zich in beweging naar hare ankerplaats en heeft het ankeren weder van allen gelijktijdig plaats.

Na eenige festiviteiten, uitreiking van ridderorden en toespraken keert de vloot den anderen dag terug naar Toulon, onder dezelfde manoeuvres als bij de komst der beide ministers. Deze manoeuvres zijn thans geëindigd en dit einde zet tevens een kroon op 't werk van adm. FOURNIER, waar de onverbiddelijke ouderdomsgrens het aanstaande jaar een einde maakt aan zijne actieve loopbaan.

De denkbeelden van den admiraal en zijne moedige, zekere taktiek mogen tegenstanders hebben, het blijft niet minder waar, dat hij een baanbreker is, die wat aandurfde en brak met de oude sleur.

Na de torpedovloot losser gemaakt te hebben, haar te hebben gewend niet gezamenlijke manoeuvres te vreezen, heeft hij de groote schepen willen brengen tot dezelfde vlugge voortvarendheid als deze ook in eskaders vereenigd waren.

De taak schijnt zwaar, doch niet onmogelijk met commandanten, waarlijk zee- en krijgslieden.

Het zou voorbarig zijn nu reeds een oordeel te vellen over deze nieuwe methoden en we zullen wachten tot de verslagen over de nu beëindigde manoeuvres op dit punt ons meerdere documenten verschaffen.

Speciaal werden bij dagorder door den admiraal bedankt de commandanten der onderzeesche booten voor de schitterende resultaten, de marine-autoriteiten te Toulon voor de uitstekende voorzorgsmaatregelen voor het aanvullen der voorraden, de torpedobootflottielje, welke in den nacht van 25 op 26 verschillende pantserschepen torpilleerde en eindelijk de geheele vloot.

Het practische nut der torpedobootflottielje voor de kustverdediging werd aangetoond door het aantal der buiten gevecht gestelde schepen door torpedoaanvallen, n.l. 5 schepen voor Bizerta, 5 voor Toulon, 16 voor Marseille in den morgen van 31 Juli, 25 voor Marseille op 2 Augustus.

Met de voorgeschreven eerbewijzen werd de vlag van admiraal FOURNIER Zaterdag den 4den Augustus ten 3u neergehaald. Ten 6u verliet hij Toulon, door talrijke officieren aan het station uitgeleide gedaan.

P. L.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der Ned. schepen.

Hr. Ms. instructieschip „**Nautilus**" vertrok 16 Juli van Las Palmas, kwam 4 Augustus te Cadix aan, verliet die haven den 16den Augustus.

Hr. Ms. pantserschip „**Tromp**" kwam 17 Juli te S.-Sebastiaan aan, vertrok den 23sten weder en kwam den 27sten te Nieuwediep binnen. Den 10den Augustus vertrok de „Tromp" naar Stockholm en bereikte die plaats den 15den d.a.v. Den 21sten werd de terugreis aanvaard, waarbij Hr. Ms. „Piet Hein" zich aansloot. De divisie stelde eene vijandelijke vloot voor, die eene landing op onze kust kwam voorbereiden, drie groepen van drie torpedobooten zouden haar aanvallen. Na afloop dezer manoeuvre ankerden de schepen voor Scheveningen, waar de landingsdivisiën werden gedebarkeerd; den 28sten Aug. meerden beide schepen in de haven Nieuwediep.

Hr. Ms. „**Friesland**" kwam 18 Juli te Tromsö aan, vertrok den volgenden dag naar Spitsbergen, keerde den 31sten te Tromsö terug, vertoefde daar tot den 3den Augustus, kwam den 6den te Bergen aan, verliet die plaats den 14den, vertoefde van den 17den tot den 22sten Aug. te Christiania en kwam den 27 Aug. te Nieuwediep terug.

Hr. Ms. „**Piet Hein**" vertrok 10 Aug. naar Kopenhagen en bereikte die plaats den 17den d.a.v. Den 23sten werd de terugreis aanvaard in divisie met Hr. Ms. „Tromp".

Hr. Ms. „**Kortenaer**" is 27 Aug. te Paramaribo aangekomen.

Artillerie.

Amerika.

E. M. Johnson heeft patent genomen op eene vervaardiging van pantser-projectielen, waarbij de punt bestaat uit zeer hard metaal, terwijl deze hardheid geleidelijk afneemt naar de bodemzijde, welke hardheidvermindering verkregen wordt, door bij het gieten van het zeer harde en het zachtste soort tegelijk in den gietvorm te doen vloeien en naarmate de vorm zich vult meer van het zachte metaal toe te laten. („Arms and Explosives".)

Als gevolg van het ongeluk op de „Kearsage" (zie afl. 1 blz. 50) zijn eenige bepalingen in 't leven geroepen, teneinde de veiligheid bij het vuren te verhoogen; o.a. is bepaald, dat men na 't schijfschieten zoo mogelijk de geladen kanonnen zal afvuren en niet ontladen, terwijl men in 't geval ontladen noodzakelijk blijkt, de voorschriften moet opvolgen als voor een geweigerd schot. Ook mag eerst 30 seconden na elk schot het sluitstuk geopend worden.

(Deze laatste bepaling klopt niet met de schijfschietresultaten aan boord der „Missouri", waar met de achterste toren voor 30.5 cM. geschut 10 schoten en 10 treffers binnen 3 min. behaald werden. Red.)

Aan boord der „Missouri" is volgens de opgaven prachtig geschoten; 17 schoten van den voortoren en 18 van den achtertoren werden gedaan en alle schoten troffen de schijf. Deze was 6.4 × 5.2 M., zwart geschilderd, met witte boven- en onderbaan van 0.6 M. Van de 35 schoten waren slechts 5 in de witte rand.

Afstand en vaart staan niet opgegeven.

(„Marine Rundschau").

Bij het Noord-Atlantische eskader der Amerikaansche vloot is het „dotting"-systeem van richtoefeningen met zwaar en middelbaar geschut (het richten met 't geschut en 't afvuren van een daaraan bevestigden geweerloop „MORRIS" loop) veranderd en wel is de afvuurinrichting van den geweerloop met alle daaraan verbonden nadeelen, als laden, ontladen, en daardoor min of meer oponthoud, kans op averij en ongelukken bij het doorboren van den kogelvanger vervallen. Men heeft nu ingevoerd eene inrichting waarbij aan de monding van het kanon een electrisch werkende slagpen bevestigd wordt, welke pen of naald het schijfje treft, dat langs richtmiddelen en monding wordt heen weer bewogen. Het groote voordeel van deze richtmethode van den luitenant ter zee WHITE is, dat in havens en op werven, waar men het systeem MORRIS verboden had wegens de kans op ongelukken, nu evengoed geoefend kan worden als op zee en men bovendien geen munitieverbruik heeft.

(„Army and Navy Journal").

Duitschland.

Dit jaar is door den Duitschen Keizer een derde wisselprijs beschikbaar gesteld voor het jaarlijksche **schijfschieten** der oorlogsschepen. De beide eskaders der slagschepen zullen om de beide reeds verdiende prijzen moeten kampen, terwijl de schepen van den inlichtingsdienst dezen laatsten prijs verdienen kunnen.

(„Marine Rundschau").

De „Neue Militärische Blätter" heeft onlangs een bericht opgenomen aangaande een **automatisch geweer**, systeem FIDJELAND, model 1906, 't welk in beproeving geweest is bij de

commissie van proefneming voor draagbare wapenen. Het kaliber is 6.5 mM., looplengte 655 mM., het gewicht van het wapen zonder bajonet 4.13 K.G. en de lengte 1.15 M. Van het projectiel werd het gewicht niet opgegeven, de aanvangssnelheid was 667 M. met eene vuursnelheid van 6 gerichte schoten in $2^1/_2$ sec. Een terugstoot wordt niet gevoeld doch wordt benut om door middel van veeren de grendel te openen, de huls uit te werpen en een nieuwe patroon in de kamer te voeren.

Het geweer kan gedurende de zes schoten, waaruit eene lading bestaat, in den aanslag gehouden worden. Bij een vergelijking tusschen dit geweer en een repeteergeweer dat behandeld werd door een geoefend schutter had men met eerstgenoemd wapen reeds alle zes schoten gedaan voor dat met het repeteergeweer het tweede schot viel.

Engeland.

De kijkerrichtmiddelen geplaatst op de kruisers type „County" hebben door hunne lage plaatsing veel last gehad van de uit het kanon komende dampen, welke de glazen der richtmiddelen deden beslaan. Vooral in de kleinere torens werd bij deze schepen er veel last van ondervonden. („Le Yacht").

Eene in Mei 1906 te Dublin plaats gehad hebbende ontploffing in eene fabriek van patronen en aanverwante zorg vereischende artikelen, is vermoedelijk het gevolg geweest van verregaande roekeloosheid van het personeel in een der lokalen.

Twee arbeiders waren reeds geruimen tijd bezig met sloopen van revolverpatronen en gebruikten daartoe twee stalen hamers. De patroon werd op een hamer gehouden en met de andere hamer werd dan een tik gegeven op het kogeleinde, waarna kogel, lading, huls met slaghoedje en vermoedelijk ook een weinig losgeraakte slagsas op een hoop liggen bleven. Er waren 50000 patronen gesloopt zonder eenig ongeluk te veroorzaken, doch bij het laatste duizendtal zag de eene werkman plotseling een vlam en de geheele stapel hulzen, ladingen, kogels en afval sloeg als een bom uit elkaar.

(„Arms and Explosives").

Voor de bewapening van de „Dreadnought" is een 30.5 cM. kanon van het nieuwste type aangenomen. Deze kanonnen, welke gaandeweg verbetering ondergingen en op bijna alle typen der Engelsche slagschepen voorkomen hebben eene vermeerdering van vermogen met der tijd verkregen van 583 M. aanvangssnelheid (type III—V) tot 884 M. (type X), terwijl het gewicht toenam van 45 à 46 ton tot 58 ton. Bij de vroegere soorten werd 40 K.G. cordite als lading gebruikt, terwijl Mark X 146.3 K.G. Modified cordite gebruikt. Het doorboringsvermogen aan de monding (smeedijzer in cM.) bedroeg bij de verschillende typen 62; 94.4; 100.7 en 129.5. („Mitteilungen a. d. G. d. S.")

Aanbouw.

Duitschland.

14 Juni liep te Bremen van stapel de pantserkruiser „Gneisenau", een zusterschip van de „Scharnhorst", die 22 Maart van stapel liep.

Engeland.

Op het oogenblik heeft Engeland in aanbouw:

6 slagschepen	wier gezamenlijke	waterverpl.		100050	ton	bedraagt
9 pants.kruisers	„	„	„	132000	„	„
15 torpedojagers	„	„	„	5465	„	„
16 onderzeeërs	„	„	„	4960	„	„

Frankrijk.

Betreffende de zes nieuw te bouwen linieschepen zijn de volgende bijzonderheden bekend:

3 machines vermogen 22500 I.P.K. Lengte tusschen de loodlijnen 145 M. Breedte 25.65 M. Diepgang (achter) 8.41 M. Waterverplaatsing 18000 ton. Vaart 19 mijl. Kolenvoorraad normaal 225 ton, maximum 2010 ton. Werkingsfeer met normale kolenvoorraad bij 10 mijls vaart 3800 mijl, bij 19 mijls vaart 880 mijl, met maximum kolenvoorraad bij 10 mijls vaart 8130 mijl, bij 19 mijls vaart 1000 mijl.

Bewapening: 4 kns. à 30.5 cM. in 2 torens vóór en achter, 12 kns à 24 cM. in 6 torens, 16 kns. à 7.5 cM., 8 kns. à 4.7 cM., 2 onderwater lanceerbuizen.

Pantsering: 30.5 cM. torens 30 cM., 24 cM. torens 22 cM., pantsergordel 25 cM., commandotoren 30 cM.

Bemanning: vlaggeschip 48 officieren, 710 man, divisieschepen 31 officieren, 650 man.

Kosten: aanbouw particuliere werven 45.800.000 francs, aanbouw staatswerven 40.000.000 francs.

Duur aanbouw 4 jaren. (Intern. Revue ü. d. G. A. u. F.)

Japan.

De bouw der in Dec. 1905 en Maart 1906 in Kure van stapel geloopen pants.kruisers „Tsukuba" en „Ikoma" is zoover gevorderd dat de eerste nog in dit jaar en de laatste in April 1907 in dienst zal komen. De bouwtijd bedraagt dan ongeveer 30 maanden. De bewapening bestaat uit 4 à 30.5 cM., 12 à 15 cM., 12 à 12 cM. en 5 lanceerbuizen.

Noorwegen.

In aanbouw is gegeven een torpedojager. Prijs 1.450.000 kronen. Waterverplaatsing 550 ton, vaart 27 mijl, lengte 69.15 M., breedte 7.22 M. Bewapening 6 kns. à 7.6 cM. en drie torpedokanonnen.

Aanbouw.

Natie.	Type schip.	Naam.	Water-verplaatsing.	Afmetingen.			Pantser in cM.					Bewapening.	Vaart.	Bemanning.
				Lengte.	Breedte.	Diep-gang.	Gordel	Dek.	Co toren.	Geschut-toren.	Middelb. geschut.			
Duitschland	torp.b.	G 132	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 kns. v. 5.2 cM. 2 " " 8.8 " 12 Mei te water gel.	—	—
Italië	torp.b.	Orsa Pollade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 Juni te water gel.	—	—
Rusland	pt.kr.	Admiral Makarof (type Bajan)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 Mei te water gel.	—	—
	pt.sch.	Ivan Slatoust	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 Mei te water gel.	—	—

Rusland.

Binnenkort zal van stapel loopen het mijnschip „Jenissei" van 3000 ton, lengte 91.4 M., breedte 14 M. en diepte 4.5 M. Het zal 360 mijnen aan boord voeren, heeft een pantserdek van 2.54 cM. en een bewapening van 2 à 12 cM., 1—8 à 7.5 cM. Ook de drie onderzeebooten in aanbouw op de Germaniawerf zullen weldra gereed komen voor de proeftochten. Zij worden voorzien van petroleummotoren. Vaart boven-water 11 mijl, gedoken 9 mijl.

Het nieuwe plan van aanbouw, over een periode van 9 jaar, reeds door den Czaar goedgekeurd, omvat den bouw van 12 slagschepen, 15 kruisers, 46 torpedojagers, 18 torpedobooten, 10 onderzeebooten, 9 kanonneerbooten, 9 monitors en 1 mijnschip. Hiervan zijn voor de Baltische vloot 9 slagschepen van 16000 à 17000 ton, bewapend met 4 kns. van zwaar kaliber, 14 kns. van middelbaar kaliber en 56 van klein kaliber.

Torpedowezen.

Duitschland.

Volgens „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens" bestaat het plan bij de Duitsche marine-autoriteiten te Warnemünde een torpedobootstation te vestigen. Met de Warnow en een kanaal bij Markgrafenheide in den achtergrond eigent het zich hier goed voor. Van uit het kanaal in de heide zoude een tweede oostelijke uitgang naar de open zee zonder veel moeite gemaakt kunnen worden.

Amerika.

Tactiek.

Op de begrooting van het volgende jaar werd voor het verkrijgen van een oorlogsbasis op Hawai 260000 dollars uitgetrokken. In militaire kringen stelt men bijzonderen prijs op het vastleggen der punten Honolulu en Earl-Haven en zoodra het bedrag is toegestaan zullen de werkzaamheden een aanvang nemen. Hawai wordt als de sleutel voor de verdediging van den Noord-Atlantischen Oceaan gehouden en als zulk een strategisch punt aangezien van waaruit die kust van de Vereenigde Staten tegen iederen vijand verdedigd kan worden.

Watermijnen.

De lezers van het „Marineblad" worden opmerkzaam gemaakt op een belangrijke studie over watermijnen bij de marine, voorkomende in de „Militaire Gids", 8e aflevering.

Proeftochten en Stoomwezen.

Amerika.

Naar men verneemt is het aan het marinebestuur niet mogelijk eenige gevolgtrekking te maken uit de rapporten die over

de nieuwe schroeven van de kruiser „Charleston" zijn uitgebracht en waarvoor dit schip tweemaal bij Rockland geproefstoomd heeft. Het is gebleken, dat er weinig onderscheid bestaat tusschen de nieuwe en de oude schroeven van de „Charleston"; bij de hoogere vaartsnelheden geven de nieuwe, doch bij minder vaart de oude schroeven de beste uitkomsten. Verder schijnen de proeftocht-uitkomsten van de „St. Louis" aan te geven, dat het weinig verschil uitmaakt, welke schroeven voor dat type van schepen gebruikt wordt. In tegenstelling met de bouwmeesters, zijn de officieren niet zeer ingenomen met de uitkomsten van de „Charleston" en de „St. Louis". De redenen die aangegeven worden voor het niet bereiken van de verwachte vaart met deze schepen zijn waarschijnlijk, dat in de oorspronkelijke contracten een gemiddelden diepgang van $23^1/_2$ voet voor dit type werd vastgesteld, wat echter veranderd werd in $22^1/_2$ voet, terwijl de overige afmetingen van het schip dezelfde bleven.

(„Army and Navy Journal".)

Door Mr. HERRESHOFF is onlangs patent genomen voor **alcoholmotoren**, die in torpedobooten geplaatst kunnen worden als voortstuwingsmachine. Wanneer deze motoren, waarbij de stoomketels niet noodig zijn, toegepast worden, zal het naar men beweert, mogelijk wezen, torpedobooten van dezelfde afmetingen en tonneninhoud, als de thans in gebruik zijnde, te vervaardigen, die echter slechts de helft van het gewicht daarvan hebben. Het patent is aangekocht door den „International Power Company" en CHARLES F. HERRESHOFF, aan wien het patent verleend is, zal zich met den bouw van torpedobooten voor deze maatschappij belasten.

(„Army and Navy Journal".)

Aangezien zoowel de zeeofficieren als officieren-machinist van oordeel zijn, dat in de practijk gebleken is dat op schepen met tweelings-werktuigen, de schepen niet zoo gehoorzaam zijn met naar elkaar toewerkende schroeven als met van elkaar afdraaiende voortstuwers, zullen voortaan de schroeven dier oorlogsschepen volgens de laatstgenoemde richting bewegen.

(„Army and Navy Journal".)

Aan boord van de „Wyoming" zullen weer uitgebreide proeven worden genomen, betreffende het gebruik van **vloeibare brandstof** voor de marine. Daar dit vraagstuk nog al ingewikkeld is, zullen deze proeven waarschijnlijk lang duren, terwijl er niet veel kans bestaat dat eenig systeem tot het bezigen dier brandstof zal worden toegepast. Waarschijnlijk is een van de grootste bezwaren, dat de olie, hoewel zeer goed bruikbaar voor oorlogsschepen in binnenlandsche havens, in het buitenland niet overal verkrijgbaar is. De commissie voor de proefnemingen zal ook een onderzoek instellen omtrent de hoeveelheid olie, die medegevoerd en de wijze waarop die geborgen kan worden, waarbij voor oogen gehouden dient te worden dat steenkolen een be-

scherming tegen geschutvuur geven en olie niet. Olie is echter lichter dan steenkool, daarom zal mede onderzocht worden wat beter is, meer olie mee te voeren, of de gewichtsbesparing, daardoor te verkrijgen, te benutten voor grooter ketel en machinevermogen, dan wel daarvoor zwaardere pantsering aan te brengen. [1]
(„Army and Navy Journal".)

Door de firma CRAMP & Co. is het laagst ingeschreven voor een der 16000 tons slagschepen „Michigan" en „South Carolina". De prijs bedroeg 14.3 millioen mark, terwijl de oplevering in 42 maanden moet plaats hebben. Een ander aanbod voor turbinemachines was 15 mill. mark. Voor deze beide slagschepen heeft men thans voor de eerste maal bij de Amerikaansche marine een 24-uurs tocht voorgeschreven, waarbij het schip $17^1/_2$ mijl moet loopen, terwijl de vaart voor den 4-uurs tocht met kunstmatigen trek $18^1/_2$ mijl moet bedragen. De waterverplaatsing voor de proeftocht is bepaald op 16000 ton. Alle hulpwerktuigen, die voor het gewone bedrijf noodig zijn, moeten daarbij te werk staan, terwijl de distilleertoestellen daarbij de bij het contract bepaalde hoeveelheid water moeten leveren.
(„Schiffbau".)

Duitschland.

Hoewel de turbine-oorlogsschepen tot nu toe van PARSONS-turbines voorzien werden, zullen de turbines voor den kruiser „Ersatz Komet" door de Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft geleverd worden, daar op de proeftochten met het s.s. „Kaiser" welke op de keizerl. werf te Kiel gemaakt werden, met de daarin door deze firma geplaatste turbines goede uitkomsten zijn verkregen.
(„Schiffbau".)

De „Oberbilber Stahlwerk", die zoowel bij de keizerlijke marine als bij particuliere maatschappijen, bekend staat voor snelle leveringen, heeft thans **een nieuw record geslagen.**

Op Vrijdag 20 April werd door de „Hamburg Süd-Amerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft" aan bovengenoemde fabriek de vervaardiging opgedragen van de as met vier krukken voor den snelstoomer „Cap Verde", op voorwaarde deze as op 12 Mei te Hamburg af te leveren.

De as die een diam. van 15 Eng. dm., eene lengte van 32 Eng. vt. 1 dm. en een totaal gewicht van 22000 KG. had, werd, hoewel alle deelen opnieuw gesmeed moesten worden reeds op 4 Mei, dus in 12 werkdagen, gereed voor de overname geleverd. De aankomst te Hamburg geschiedde op 7 Mei, zijnde 5 dagen voor den bepaalden termijn.
(„Schiffbau".)

---

1) Aan de vroegere commissie voor het onderzoek naar vloeibare brandstof is het gebleken dat de totale hoeveelheid olie, die van de wereldproductie verkregen kan worden, slechts 3 pCt. van de benoodigde hoeveelheid steenkolen en andere brandstoffen bedraagt (zie Marineblad 26 Sept. 1904, bladz. 372). (RED.)

Op de Germania werf te Kiel liep in Mei de torpedoboot „G 132", de eerste van de reeks „G 132—137" van stapel. Deze booten moeten op de proeftochten met 406 tonnen waterverplaatsing en 6000 I.P.K., minstens 27 mijlen loopen. Volgens de tot nu opgedane ervaringen is echter eene vaart van 28.5 mijl te verwachten. De booten worden 63.5 M. lang, 7 M. breed en gaan 1.9 M. diep. Zij krijgen een kanon meer dan de tot nu toe gebouwde groote torpedobooten, derhalve vier 5.2 cM. kanonnen. „G 135" wordt bij wijze van proef van een kanon van 8.8 cM. voorzien ter vervanging van de beide achterste 5.2 cM. kanonnen. Geheel afwijkend van de andere booten worden de afmetingen van boot „G 137", die van PARSONS turbines voorzien zal worden. De waterverplaatsing van dit vaartuig zal 572 tonnen zijn en met vier ketels (de andere booten hadden er tot nu toe drie) moet het 30 mijlen loopen.

(„Marine Rundschau".)

De proeftochten van den kruiser „Ersatz Leipzig" die in Mei j.l. begonnen waren, zijn uitgesteld, daar dit schip aangewezen was om den Keizer op zijne reis naar het Noorden te begeleiden.

(„Schiffbau".)

Engeland.

Door de bekende firma CAIRD & RAIJNER, Commercial-road, London, E, wier distilleertoestellen bij nagenoeg alle zeemogendheden een goeden naam hebben, zijn na een aantal proeven verdampers voor de grootere oorlogsschepen geconstrueerd, waarbij partij wordt getrokken van de warmte van den afgewerkten stoom der hulpwerktuigen, om het water te verdampen. Daartoe is in de afgewerkte stoompijp, die naar den verdamper gaat, een klep met veerbelading aangebracht, die op 20 à 25 Eng. pnd. per □ Eng. dm. beladen is, om zoodoende de noodige drukvermeerdering van den afgewerkte stoom te verkrijgen. Bij het ontwerpen dezer toestellen was vooral het oog gericht op de dynamo-machines, die altijd het meest van alle hulpwerktuigen te werk staan. Het zal wel overbodig wezen er aan te herinneren, dat deze verdampers alleen dan kunnen worden toegepast, wanneer voor de hulpwerktuigen gewone hooge druk-machines gekozen worden, daar compound-machines natuurlijk niet met den voor het verdampen noodigen tegendruk zouden kunnen werken. De toestellen zijn zoodanig ingericht dat ook direct met verschen ketelstoom van ± 35 Eng. pnd. spanning kan worden gewerkt, waarbij dan echter de afvoerstoompijp van de hulpwerktuigen naar den verdamper afgesloten moet worden.

Pantserschip „Victorious" nam in Maart j.l. 900 ton steenkolen over met een gemiddelde snelheid van 245.5 ton per uur, terwijl de grootste hoeveelheid die per uur overgenomen werd 305 tonnen bedroeg. De kolen werden in lichters langs zijde gebracht en door de bemanning overgenomen.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.".)

De pantserkruiser „Leviathan" heeft den kolenvoorraad van 1750 tonnen in 7 uur te Malta ingenomen, wat een gemiddelde van 250 ton per uur aangeeft. („Schiffbau".)

Gedurende een vaartproef die in den nacht van 14 op 15 Juni j.l. plaats had om bij het aanbreken van den dag de Engelsche havens aan te vallen, hebben de pantserkruisers van den Prins van BATTENBERG (blauwe vloot) de volgende vaartsnelheden bereikt: „Drake", 24.8 mijl, wat voor zooverre bekend de hoogste vaart is, die door een kruiser in dienst werd bereikt; „Cumberland", 23.3 mijl; „Cornwall", 23.4; „Duke of Edinburgh", 22.5; „Black Prince", 22.3; „Berwick", 21.5; terwijl de beschermde kruisers „Furious" en „Vindicative" resp. 19.6 en 18.6 mijl behaalden. („Le Yacht").

Sedert 1899 legt men er zich in Engeland op toe de machines der groote oorlogsschepen zooveel mogelijk gelijk te maken, waardoor men op het oogenblik kan zeggen dat de schepen van de „Drake"-klasse kruisermachines hebben. Een correspondent van „Engineering" wil nog verder gaan. Hij veronderstelt dat gedurende een oorlog de „Duke of Edinburgh", langen tijd in reparatie komt tengevolge van averij aan het voorschip, terwijl de machines onbeschadigd zijn. Terzelfdertijd komt een zusterschip „the Black Prince" binnen met een of meer gescheurde cylinders van de hoofdmachines – kon men dan de cylinders verwisselen dan zou het laatste schip weer spoedig zee kunnen kiezen, terwijl de cylinders in den tijd benoodigd voor de overige reparatiën voor „the Duke of Edinburgh" vernieuwd konden worden. Waarom kan men voor de machines niet hetzelfde systeem volgen als dat bij de artillerie in gebruik is, t.w. dat men zooveel mogelijk geschut van een zelfde kaliber neemt, waarvan men het aantal soorten nog zooveel mogelijk wil verminderen, terwijl de affuiten verwisselbaar gemaakt worden.

(„Le Yacht").

Het distilleerschip „Acquarius", zal van werktuigen en gereedschappen voorzien worden om met handhaving van de oorspronkelijke bestemming tevens als reparatie-schip bij de vloot dienst te kunnen doen. („Le Yacht").

Er is bepaald dat alle glazen in de deklichten boven de machinekamers der oorlogsschepen zoodanig ingericht moeten zijn, dat zij voor het gevecht gemakkelijk weggenomen kunnen worden, teneinde geen hinder van glasscherven in de machines te kunnen hebben. („Schiffbau").

Bij het kolenovernemen zijn de nevensstaande uitkomsten verkregen.

Reeds sedert jaren wordt bij alle marines van het kolenovernemen een soort sport gemaakt. Steeds worden nieuwe manieren uitgedacht om de tot nu toe bereikte uitkomsten te

overtreffen. Ieder schip sleept een menigte van windassen,

Schepen.	Totaal in tonnen.	Gemiddeld per uur.
Suffolk	790	256
Leviathan	1120	154
Carnavaron	680	123
Bulwork	810	243
Venerable	1710	186.5
London	870	174
Formidable.	360	120

kabels, spieren en touwwerk mede, om eenige uren minder te besteden aan kolenovernemen. In de dekken en pantserdekken worden steeds grootere kolenstortgaten gemaakt, een aantal schuiven enz. verminderen de bewoonbaarheid en de veiligheid der waterdichte schotten, terwijl zij een belangrijke gewichtsvermeerdering veroorzaken. Daarbij is het zeer twijfelachtig of de vermindering van enkele uren die voor het kolenovernemen besteed moeten worden van eenig strategisch nut is. In het algemeen zal het verplichte oponthoud van een schip in een haven veel langer duren dan de tijd die voor de aanvulling van den kolenvoorraad noodig is. Het is daarom dringend noodig dat men, in verband met hetgeen de Oost-Aziatische oorlog omtrent de vereenvoudiging der schepen geleerd heeft, dit punt eens ernstig overweegt, en zich voor groote schepen onder normale omstandigheden vergenoegt gemiddeld eene hoeveelheid van 120—150 tonnen per uur te kunnen overnemen.

(„Schiffbau").

Het feit dat men in Engeland algemeen gelooft, dat voor het geval het pantserschip „Montagu" gelukkig afgebracht wordt, het drijvend dok van de Bermuda-eilanden gehaald zal moeten worden om het schip te kunnen dokken, heeft in alle vakbladen de vraag doen ontstaan, waarom men niet meer drijvende dokken voor oorlogsschepen bouwt. De handelsmarine bedient er zich bijna algemeen van en er worden bijna geen andere dokken gebouwd. Eenige van de voornaamste gronden die er voor pleiten mogen hier volgen.

1e. Vermindering van aanschaffingskosten, deze bedragen nauwelijks $^1/_3$ van die der gegraven dokken.

2e. Winst aan ruimte voor het oprichten van werkplaatsen, winst aan de ruimte op den wal is toch waardevoller als die welke op het water door het drijvend dok verloren gaat. Dit gaat natuurlijk niet op voor werven die aan nauwe vaarwaters gelegen zijn en daar dit helaas dikwijls het geval is, hebben de drijvende dokken zich zoo weinig bij de oorlogsmarine ingeburgerd. Een andere grond daarvoor is ook zeker, dat men

zich vroeger, door onaangename ervaringen tengevolge van zwakken bouw, niet zoo gemakkelijk aan een drijvend dok waagde. Daar men tegenwoordig echter de berekeningen voor een drijvend dok goed geleerd heeft is dit gebrek niet zoo meer te vreezen.

3e. Gemakkelijk en zeker dokken; het binnenkomen in een drijvend dok is bij alle wind en stroom mogelijk, daar men met de ligging van het dok daarmede rekening kan houden. Bij een gegraven dok dat aan de monding of loodrecht op de richting van een stroom ligt, is het in het dok komen slechts bij hoog of laag water mogelijk. Met een drijvend dok is het ook veel gemakkelijker een schip te dokken dat veel stuurlast heeft daar men het dok evenwijdig aan de kiellijn kan oppompen.

4e. Het werken aan den romp is veel gezonder voor de werklieden die in het dok bezig zijn.

5e. De mogelijkheid het te repareeren schip in de nabijheid van die werkplaats te brengen die met de reparatie het meest te maken heeft. Ook kunnen vele werktuigen die in een gegraven dok niet gebruikt kunnen worden, dan dienst doen.

6e. De mogelijkheid schepen te dokken die door averij een buitengewoon grooten diepgang hebben gekregen, waardoor het niet mogelijk is over den drempel der deur van het opgraven dok te komen, zooals het thans met de „Montagu" het geval zal zijn en wat vooral na een zeeslag voor vele schepen plotseling kan intreden. Men heeft zich tot nu toe bij dergelijke slechts zelden voorgekomen gevallen beholpen, door de lekken eerst voorloopig door duikers te laten dichten, waardoor het schip dan op normalen diepgang gebracht kon worden. Hier zij ook herinnerd aan de berging van torpedoboot S 125, die zonder meer in een drijvend dok kon worden opgenomen, wat, zonder belangrijk hoogere kosten, in een gegraven dok niet mogelijk zou zijn geweest, welke mogelijkheid nog niet boven allen twijfel verheven was.

Als eenig nadeel staat hier tegenover, dat bij de beschieting van een oorlogshaven het drijvend dok door een toevalstreffer onbruikbaar gemaakt kan worden. Dit gevaar bestaat echter ook gedeeltelijk bij een gegraven dok, daar een schot in een ponton voldoende is om het dok geheel buiten gebruik te stellen, terwijl bij een drijvend dok in dat geval gewoonlijk slechts een waterdichte afdeeling kan volloopen, waardoor wel het lichtvermogen vermindert, doch dat het dok nog niet totaal onbruikbaar maakt. Hoewel bij een drijvend dok de verf voortdurend onderhouden moet worden, zoo heeft men bij een gegraven dok voortdurend het welwater te bekampen, zoodat de onderhoudskosten wel niet veel uiteen zullen loopen.

Om deze vele voordeelen zullen niet alleen die marines, welke spaarzaam moeten zijn, de voorkeur aan drijvende dokken geven, maar ook andere, zooals bijvoorbeeld de Engelsche, die gewoon is met ruime middelen te werken, zullen dit doen, daar

alle werven meestal over groote wateroppervlakten, maar over weinig land te beschikken hebben. („Schiffbau").

Aan de firma J. Stone & Co. te Londen (Deptford) is de vervaardiging opgedragen van de bronzen schroeven voor het Koninklijke turbine-jacht „Alexandra".

Frankrijk.

Pantserkruiser „Dupleix" heeft thans ten tweede male de middelste schroef met een gedeelte schroefas verloren. Ook de torpedoboot „Zouave" verloor de schroef met een gedeelte as. („Schiffbau".)

Aan boord van de pantserkruiser „Jules Ferry" is gedurende de stoomproeven een stoompijp gebarsten, waarbij vier man hevige brandwonden bekwamen. („Schiffbau").

De sleepboot voor de Fransche marine „Dolmen" zijnde het eerste schip, dat van eene machine voorzien is, waarbij de stoomverdeeling door kleppen plaats heeft volgens systeem Lentz, heeft te Brest de proeftochten met zeer goed gevolg gemaakt.

Het vermogen bedroeg 182 I. P. K. in plaats van de 150 die verwacht waren; terwijl het kolenverbruik dat men op 0.8 K.G. per uur per I. P. K. berekend had, slechts 0.629 K.G. per uur per I. P. K. bedroeg.

Gedurende de proeftochten met de „Jules Ferry", heeft een ongeluk plaats gehad, waardoor, hoewel het voor het materieel niet ernstig was, toch verscheidene personen belangrijke verwondingen bekomen hebben. Een van de waterpijpen van een stoomketel is uit de tubeplaat gerukt, waardoor een waterstraal van den diameter van het gat, zijnde 36 mM., naar buiten gespoten werd. Dit water viel op de felbrandende vuren, met het gevolg dat de vlammen naar buiten sloegen en vijf stokers hevige brandwonden bekwamen. Het ongeval had plaats, juist terwijl men bezig was het vuur op te stoken, waardoor de groote omvang van het ongeluk verklaard wordt. Wanneer een waterpijpje eenvoudig barst, dan kan men in den regel ongelukken voorkomen door de voeding- en de ventilator-machine hard aan te zetten, doch in het hier genoemde geval betrof het niet het lek van een klein gaatje of scheurtje te bezweren, doch was een geheele pijp onder de ongunstigste omstandigheden uitgerukt.

De „Jules Ferry" heeft „du Temple-Guyot"-ketels zooals de torpedobooten en men zal natuurlijk niet in gebreke blijven deze gelegenheid te benutten om die ketels voor de groote schepen af te keuren. Hoewel zij hunne gebreken hebben, bijv. dat zij een hoogen verbrandingsgraad moeten ontwikkelen voor de hooge vaartsnelheden, zoo gaat het toch niet aan door zulk

Proeftochten en Stoomwezen.

Natie.	Type schip.	Naam.	Waterver-plaatsing.	Vaart.	I.P.K.	Aantal omw.	Kolenverbruik p. uur p. I.P.K.	Opmerkingen.
Amerika	pts. schip	Louisiana	15970	18.82	21350	127	0.888	4-uurs tocht, 12 Babcock-Wilcox-ketels.
id.	id.	Georgia	15200	19.26	—	—	—	" " 12 " " " geb. Bath Iron-Works.
id.	pts. kruiser	Washington	14518	22.52	2300	125	—	4-uurs tocht, 16 Babcock-Wilcox-ketels.
id.	id.	St. Louis						
Duitschland	pts. schip	Hessen	13200	—	14235	103	—	6 uur met 8 Schulz-ketels (kunstm. trek). Zie Mar.bl. 23 April 1906, bl. 940.
					4364	79.8	—	6 uur met 6 cyl.-ketels (kunstm. trek).
id.	id.	Lothringen	13200	18.54	16590	112.7	0.839	6 uur m. kunstm. trek (8 Schulz en 6 cyl.-ketels).
id.	kruiser	Leipzig	3250	20.4	7140	122	0.9	24-uurs tocht.
Engeland	pts. schip	Vengeance	12950	19.3	—	200	—	Na verwapening en reparatie van machines en ketels. Belleville-ketels.
id.	pts. kruiser	Cochrane	13550	23.29	23649	135	0.9	8 uur, 19 Yarrow-ketels, 6 cyl.-ketels met geslo-stookpl., sirocco fans, luchtdruk w.p.-ketels 0.64 Eng. pd., cyl.-ketels 0.8 Eng. pd.
				21.37	16080	122	0.918	30 uur, idem, luchtdruk w.p.-ketels 0.36 Eng. pd., cyl.-ketels 0.4 Eng. pd., gebouwd bij de Fairfield Shipbuilding Co. Govan.
id.	tp. kruiser	Gadfly	230	26.05	—	—	—	Heeft Parson's turbines; geb. bij John I. Thornycroft and Co., Chiswick.
id.	pts. schip	Britania						
Frankrijk	id.	République	14860	16	—	100	0.95	Met de drie machines en 14 ketels (eerste proeft.)
id.	pts. kruiser	Patrie	14860	19	17550	114	0.835	Geb. bij de Forges et Chantiers de la Méditerrannée. (Niclausse-ketels).
id.	tp. kruiser	Claymore	336	28	6800	—	—	2 Normand-ketels.
id.	tp. boot	295	97	26.23	—	—	—	Geb. bij de Comp. de Penhoët.
		360	97	27.64	—	—	—	Idem.
		324	97	27.64	—	—	—	Geb. bij Dubigeon te Nantes.

een op zich zelf staand geval de groote veiligheid die deze ketels aanbieden, te betwijfelen. („Le Yacht").

De pantserkruiser „Dupuy de Lome", die geheel verbouwd wordt, zal voorzien worden van GUYOT-ketels met nauwe pijpen. Het schip krijgt drie schoorsteenen, terwijl de groote mast weggenomen wordt. („Mitteilungen a. d. G. d. S.")

M. PICHON, lid van de Fransche senaat, die zich bizonder bezig houdt met het turbine-vraagstuk, geeft de volgende vergelijkende uitkomsten, verkregen met twee stoomschepen van „the English Midland Railway". Deze schepen waren de „Antrim", met vertikale triple expansie machines en de „Manxman", met turbine-machines uitgerust.

Bij 20 mijls vaart werd bevonden, dat de uitwerking van het laatste tot eerste schip stond als 114.5 tot 100. Bij 14 mijl stonden beide schepen tegelijk; terwijl beneden deze vaart de „Antrim" een zuiniger kolenverbruik had. Daaruit volgt, dat voor schepen met matige vaart de gewone vertikale machine, doch voor schepen met eene vaart van 20 mijlen en daarboven de turbine-machine de beste is. Nog een ander voordeel van deze laatste machine is, dat er een kleiner staf voor noodig is in de machinekamer. „Le Yacht", betreurende, dat Frankrijk in deze aangelegenheid zoo ten achter bleef, deelt mede, dat de Minister van Marine eene commissie benoemd heeft om het turbine-vraagstuk in Engeland te bestudeeren.

(„Army and Navy Journal").

Rusland.

De Minister van Marine streeft er naar om de Oostzeevloot Russische inplaats van Engelsche steenkolen te doen gebruiken; de vergelijkende proeven zullen daarvoor genomen worden. De invoering van die kolen kan echter dan eerst plaats hebben als de transportkosten van de mijnen naar de Oostzeehavens billijker worden. („Marine-Rundschau").

Bij het onderzoek naar de dichtheid der waterdichte schotten aan boord van den pantserkruiser „Mackaroff" te Toulon bleken eenige scheidingsschotten lek te zijn, waardoor het water in eenige langsscheepsche waterdichte afdeelingen drong. Het schip geraakte daardoor met de zijde aan den grond.

(„Schiffbau").

Onderzeesche booten.

Duitschland.

Bij VICKERS is een dok voor onderzeesche booten van stapel geloopen. De afmetingen zijn: lengte 250 Eng. vt., breedte 50 vt., lengte zijpontons 200 vt., hoogte 28 vt. Het lichtvermogen bedraagt 500 tonnen. („Schiffbau").

Engeland.

De nieuwe onderzeeërs krijgen een waterverplaatsing van 500 ton.

Op de „A_9" is een waterdicht platform onder den commandotoren ingebouwd.

Aan de manoeuvres namen 23 booten deel.

Frankrijk.

Bij de aanvalsoefeningen der Toulonbooten tegen de reservedivisie van het Middellandsche zee-eskader, op den 17den Mei, bleek dat het bijna niet mogelijk is met de booten onder water te manoeuvreeren wanneer er torpedobooten in de buurt zijn, daar dan de kompassen der onderzeeërs onbruikbaar worden. Hierdoor kwam de „Gymnote" bijna in aanvaring met de „Hoche", „Souffleur" en „Grondin" beliepen averijen.

Den 30sten Mei gelukte het den onderzeeërs van Cherbourg onbemerkt door te breken door een dubbele linie van torpedojagers, ofschoon hun vertrek bekend was.

In een artikel van „Army and Navy Journal" van 21 Juli 1906, betoogt de heer Simon Lake de voordeelen van duikbooten boven onderzeeërs.

Rusland.

Op de „Germania-werf" te Kiel zijn drie onderzeesche torpedobooten voor Rusland gebouwd, ieder voorzien van een petroleum-motor. De lengte der vaartuigen is 43 Meters. Op de proeftochten in de baai van Kiel hebben zij aan de oppervlakte eene vaart van 11 mijl en ondergedompeld 9 mijlen behaald.

(„Le Yacht").

Personeel.

Amerika.

In de Marine zal het vingerafdruksysteem worden ingevoerd, teneinde bij indienstnemingen en gedurende den diensttijd de identiteit der manschappen te kunnen vaststellen. Men wil daardoor het bedriegelijke aanmonsteren tegengaan, wat een hoofdbron der desertieën is en der regeering veel geld kost, omdat die menschen gewoonlijk binnen korten tijd na hunne aanneming weer wegloopen. Tot dit doel zullen in het „Bureau of Navigation" twee bijzondere ambtenaren worden aangesteld, wier jaarwedde, zooals men heeft berekend, weder goed gemaakt wordt, wanneer men door middel van het genoemde systeem slechts 80 deserteurs per jaar weder kan vatten.

(„Marine-Rundschau").

Frankrijk.

Er worden klachten geuit, dat de ambtenaren van de aannemings-bureaux voor de marine jonge menschen zijn, die uitsluitend op kantoren hunne opleiding genoten. Zij missen

ondervinding, kennen niet de gewoonten, zelfs niet de spreekwijzen der zeelieden. Men acht het noodig oudere en bevaren personen met die functie te belasten, om de recruteering voor de marine betere resultaten te doen afwerpen, dan thans het geval is.

(„Le Yacht").

Onder 't hoofd „het belang van astronomische waarnemingen" komt in „Le Yacht" een stuk voor, waarin steller het groote nut bepleit van astronomische waarnemingen, en aanhaalt, dat tijdens Fransche manoeuvres 't voorgekomen was, dat 3 divisies van hetzelfde eskader op den middag een breedteverschil van 10 mijl en een lengteverschil van 20 mijl hadden, na slechts 24 uur in zee te zijn geweest. Bij de Engelsche vlootmanoeuvres zou dat ook zijn voorgekomen. Steller wijt dit aan 't feit, dat 50 jaar geleden elk zeeofficier gepassionneerd observator was, tegenwoordig artillerie hoofdzaak is en 't observeeren als een corvee wordt beschouwd en aan de jongsten wordt opgedragen. Het komt niet zelden voor, dat de officier van de tijdmeters weinig hart heeft voor zijn detail, vergeet de tijdmeters op te winden, aan een ondergeschikte overlaat de dagelijksche vergelijken te nemen en de journalen bij te houden, de sextant beschimmelt in de doos, de logarithmentafel geel wordt van het steeds gesloten blijven. Hoe kan 't anders in een eskader, men is slechts 2 à 3 dagen in zee, men vaart langs de kust, het Middellandsche Zee-eskader, het eenige dat een beetje actief is, is verleden jaar, alles te zamen gerekend, slechts een week in volle zee geweest. Het is moeilijk belang te blijven stellen in 't observeeren, als men 't onmiddellijke nut er niet van inziet.

Dit alles kan tot ongelukken leiden, rendez-vous kunnen gemist worden, enz. Het is dus noodig de nautische wetenschappen weer in eere te herstellen. Maar hoe? De theoretische opleiding op de „Borda" is uitstekend, de practische op de „Duguay-Trouin" is nog beter, de aspiranten verlaten de opleiding goed geschoold. Het is dus voldoende de jonge officieren te dwingen hun kennis niet te vergeten; de wetenschap van hun verantwoordelijkheid, de lust, die men in veelvuldige waarnemingen krijgt, zullen de rest doen. Voor den adelborst 1e kl. en den luitenant ter zee is de vraag opgelost door de order: De officier van de wacht laat de officieren waarschuwen, als de omstandigheden voor 't observeeren gunstig zijn, hij doet zelf waarnemingen over dag en 's nachts, altijd als de commandant het noodig acht en levert dadelijk bij hem 't resultaat van zijn berekeningen in; de commandant bepaalt welke waarnemingen genomen moeten worden. Al is 't schip in zicht van de kust, zou het toch wenschelijk zijn als er zon is, dit werk te doen; ook de nachtelijke waarnemingen en die bij schemerlicht zullen een uitstekende oefening zijn.

Italië.

De Minister van Marine MIRABELLO is ook onder het ministerie GIOLITTI in functie. De Chef van het Reserve-eskader,

schout-bij-nacht AUBRY, heeft den 12^en^ Juni het ambt van „Onderstaatssecretaris der Marine" aanvaard; zijn voorganger, schout-bij-nacht BIANCO, is benoemd tot commandant van de marine te Maddalena, schout-bij-nacht VIOTTI heeft den 12^en^ Juni zijn vlag geheschen op de „Dandolo" en 't bevel over het reservekader op zich genomen. De verwisseling van de divisiechefs van de oceaandivisie heeft eveneens plaats gevonden; de nieuwe divisiechef is schout-bij-nacht CALI.

(„Marine-Rundschau").

Organisatie.

Amerika.

De officieele marinelijst vóór 1 Juli 1906 bevat dit jaar feitelijk geen nieuwigheden. Admiraal GEORGE DEWEY is nog steeds admiraal van de marine. Er komen 22 schouten-bij-nacht, waarbij 4 à la suite, op die lijst voor. Verder 86 kapiteins ter zee, waarbij 16 à la suite, 121 kapitein-luitenants ter zee, waarbij 9 à la suite, 208 lieutenant-commanders met 10 à la suite. De wet geeft machtiging voor 348 luits. ter zee 1e klasse, maar er zijn er in de Juli-lijst slechts 323, waarbij 11 à la suite. Onder 't hoofd luit. t. z. 1e kl. junior grade komt een noot voor, behelzende, dat alle luits. t. z. 2e kl., die de 3 bij de wet vereischte jaren hadden gediend, noodig om promotie te kunnen maken, nu tot 1e klasse zijn bevorderd. Op de lijst komen voor 166 luits. t. z. 2e kl., 222 adelb. 1^e^ kl., 15 dir. off. v. gez. 1^e^ kl., 15 dir. off. v. gez. 2^e^ kl., 87 doktoren met den rang van lieutenant-commander, 68 met die van luit. t. z. 1^e^ kl., 69 met den rang van lieutenant junior grade en 12 assistant-surgeons. De administratie wijst aan 14 kolonels, 15 oversten, 8 off. v. adm. met den rang van lieutenant-commander, 73 met die van luit. t. z. 1^e^ kl., 25 past assistant paymasters met den rang van luit. t. z. 1^e^ kl., 5 id. met die van lieutenant junior grade en 53 adj.-administrateurs met den rang van luit. t. z. 2^e^ kl.

Er zijn 24 geestelijken van de marine, 4 hebben den rang van kolonel, 7 die van overste, 5 van lieutenant-commander en 8 van luit. t. z. 1^e^ kl. Verder komen op de lijst voor 13 hoogleeraren in de wiskunde, 3 met den rang van kolonel, 5 met die van overste en 5 met die van luit. t. z. 1^e^ kl.

Het aantal scheepsbouwkundige ingenieurs bedraagt 23, waarvan 5 met den rang van kolonel, 5 die van overste, 6 van lieutenant-commander en 8 van luit. t. z. 1^e^ kl. Er zijn 36 assistants, 14 met den rang van 1^e^ kl. en 22 met die van 1^e^ kl. junior grade.

Het corps civil engineers bestaat uit 28 officieren met den titel van civil engineer en 4 met die van assistant civil engineer. Onder de eersten zijn 2 kolonels, 2 oversten, 2 lieutenant-commanders, 2 lieutenants junior grade, de 4 assistants hebben den rang van lieutenant junior grade.

Op de marine-akademie zijn in de 1e klasse 223, in de 2e klasse 215 en in de 3e klasse 221 leden.

(„Army and Navy Journal").

In het onlangs verschenen „Annual report of the chief of the bureau of steam engineering" wijst de chef-ingenieur wederom op de kritisch geworden toestand van het hoogere machinekamerpersoneel der marine. Onderstaand uittreksel werd genomen van eene vertaling van dat rapport in de „Mitteilungen a. d. G. d. S."

5½ jaar geleden werd door de „Personnel bill" een vakkundig gekweekt korps tot uitsterven gedoemd en ging men over tot 't opleiden van jonge officieren, bekwaam zoowel voor de zeeofficierstaak als voor den machine-officiersdienst. Bij het machinebedrijf zouden deze voorloopig ondergeschikt worden aan de bestaande oudere officieren uit het machinistenkorps. Men liet hen zich echter niet voldoende practisch bekwamen en toen dan ook de genoemde oudere officieren vroeger dan men verwacht had, den actieven dienst gingen verlaten, kwam men in groote verlegenheid. Vooral dreigend liet zich dat aanzien, omdat er slechts weinige zeeofficieren bereid bleken, om zich ernstig op het machinebedrijf toe te leggen.

Daarmee in verband stelt het „Bureau" de volgende maatregelen voor, om in den kortsten tijd zich van goede krachten te verzekeren.

1°. Alle jongere zeeofficieren moeten voor den dienst in de machinekamer worden bekwaamd en dit wel door het ondergeschikt vervullen van diensten. Bij de examens zal dan evenveel gewicht gehecht moeten worden aan het machinevak als aan de andere dienstvakken, artillerie en navigatie.

2°. Uit het zeeofficierskorps moet een zeker aantal vakkundig opgeleide personen gevormd worden, die zich aan den wal ook in den machinebouw bekwamen. Na het verkrijgen van den „commander"-rang zouden deze officieren niet meer voor den zeeofficiersdienst geplaatst mogen worden. Wij rekenen een tiende deel van het aantal der luitenants ter zee „junior grade" daartoe te moeten bestemmen. Bij genoegzame aanmelding moet een examen de geschiksten in het machinevak aanwijzen; zijn er niet genoeg vrijwilligers, dan neme men degenen, die men geschikt acht.

De aldus aangewezen officieren late men een cursus van een jaar in meer uitgebreide stoomwerktuigkunde volgen.

De marine zou op deze wijze langzamerhand moeten komen tot een officierskorps van den machinedienst van de navolgende sterkte en rang:

Schouten-bij-nacht	2
Kapiteins ter zee	7
„Commanders"	11
„Lieutenant-commanders"	29
Luitenants ter zee	33
Samen . . .	82

Uit de laatste twee rangen worden de hoofden der machinekamers getrokken, terwijl jongere zeeofficieren hen op de schepen als assistenten worden toegevoegd, waarbij natuurlijk dezulken, wier streven het is, vast geplaatst te worden bij de machineofficiersgroep.

De pers heeft zich zoo beijverd het scheppen van een geheel zelfstandig korps aan te bevelen, dat het niet overbodig is aan te geven, op welke gronden het „Bureau" daar tegen is.

1°. Het machinekamerbedrijf, omvattende de middelen om het schip voort te bewegen, behoort logisch tot den combattantendienst (logically belongs to the line).

2°. Het hedendaagsch machinebedrijf vraagt een leidend personeel van gelijken rang en gelijk aanzien als dat van de meest bevoorrechte tak van maritieme wetenschap.

3°. Het ondergeschikte machinekamerpersoneel op een modern oorlogsschip vormt een integreerend deel van de bemanning en het zou de ethiek der militaire discipline schaden, indien men dit contingent onder de bevelen van twee verschillende groepen van officieren stelde.

4°. Bestaat in de marine een ingenomenheid tegen het vormen van bijzondere korpsen, bekwaam in een enkel vak. Daarmee dient rekening gehouden te worden.

5°. Verschillen van meening, kleine wrijvingen, die altijd bestaan zullen bij twee verschillende officierskorpsen met niet scherp begrensde dienstspheeren en die bij ons door de „Personnel bill" gelukkig werden opgeheven, zouden weer ontstaan.

6°. De geschiktheid van een nieuw te vormen korps ware zeker niet grooter dan die, verkregen door het volgen van 't boven aangegeven voorstel.

Wat verder de „warrant machinists" betreft, meent het „Bureau", dat dit korps aan het doel beantwoordt. Hun aantal moet belangrijk uitgebreid worden, zij moeten tot de combattanten (warrant officers of the line) gerekend worden, terwijl zij tot den vaandrigsrang moeten kunnen opklimmen.

Wat de stokers aangaat, wordt het aanstellen van „chief boiler makers" dringend noodig geacht, zij moeten den wachtdienst bij en de herstellingen van de ketels kunnen leiden. Men geve hen denzelfden rang als de „chief petty officer" van den machinedienst. Ook wordt het invoeren van verschillende klassen in de functie van olieman zeer aanbevolen.

Frankrijk.

De Marine-machinisten in Frankrijk en in het buitenland.

Men kent de bepalingen, die bij onze Marine bestaan omtrent de opleiding van het machinisten-personeel. Deze bepalingen zijn niet in een dag vastgesteld, doch zijn het gevolg van denkbeelden en voorstellen, die achtereenvolgens beproefd zijn en waardoor ook de oogenschijnlijk weinige samenhang daarvan verklaard wordt. Het is niet minder zeker, dat, dank zij de verschillende stukken, die dit onderwerp beheerschen,

men er toe geraakt, goeden wil en bekwaamheid weg te denken. Daar er op het oogenblik eene reorganisatie in studie is, die weldra gereed zal zijn, schijnt het oogenblik dus geschikt eene vergelijking te maken tusschen de tegenwoordige en toekomstige regeling en met de laatste regelingen bij vreemde marines.

Wij hebben op het oogenblik drie machinistenscholen, één te Brest, één te Lorient en één te Toulon. De school te Lorient is voor leerlingen; die te Brest voor candidaten voor den graad van second maitre en voor leerlingen quartier maitre, die van de jongensschool komen; te Toulon onderwijst met de candidaten voor maitre, premier maitre en élèves machinist. Hierbij zij vermeld, dat de leerlingen van de ambachtsscholen, die na hun driejarige studie het einddiploma hebben verkregen, dadelijk benoembaar zijn tot élève-machinist. Te beginnen met den graad van second-maitre, bestaan er twee afdeelingen, de theoretische en de practische, waarvan de leerlingen beide dezelfde soldij hebben en bij dezelfde diensten behulpzaam zijn, maar alleen die van de eerste afdeeling kunnen met eene machine worden belast, een eisch die gesteld is om den officiersrang te kunnen behalen. De rang van mécanicien principal 2e kl. komt overeen met die van enseigne en wordt gegeven aan premier maitres, die drie jaar dienst aan boord hebben en aan een theoretisch en practisch examen hebben voldaan.

Voor dit eenigszins ingewikkeld systeem wil men het volgende in de plaats stellen. De school te Lorient blijft zooals zij thans is; de opleidingen te Brest en Toulon worden vervangen door twee, waarvan de eene ten doel heeft aan werklieden een eenvoudig getuigschrift te geven, waardoor zij den graad van quartier-maitre en second-maitre kunnen behalen, terwijl de andere er op ingericht is een hooger getuigschrift te verschaffen, waarmede zonder nieuw examen den graad van premier-maitre verkregen kan worden. De theoretische en practische opleidingen zullen samengevoegd worden. Eindelijk zal een school voor aspirant officieren-machinist worden opgericht op denzelfden voet als die van aspirant zeeofficieren, waarop men kan worden toegelaten na een vergelijkend examen en aan het eind van een studie aan de opleiding, waarbij den graad van mécanicien principal 2e klasse zou kunnen worden verleend. Men verzekert, dat dit ontwerp de goedkeuring van het bestuur heeft verkregen en dat Mr. THOMSON besloten is het weldra in toepassing te brengen.

In Frankrijk heeft men dus de voorkeur gegeven aan eene geheele scheiding van zeeofficieren en officieren-machinist.

Wel is er ongeveer vijf jaren geleden onder het ministerie LANESSAN een oogenblik gedacht aan samensmelting, doch dit denkbeeld is onmiddellijk weer losgeslaten. Zoowel in de bestaande als in de toekomstige regeling, moeten de officieren van het stoomwezen de gewone rangen van hun corps doorloopen en hebben zij zich met geen zaken te bemoeien, waardoor zij van hun werkkring, t. w. de zorg voor de werktuigen en stoomketels, afgehouden worden.

Bij verschillende andere marines wordt een geheel andere regeling gevolgd. Op het voorbeeld van de Vereenigde Staten, neemt Engeland een proef van gezamenlijke opleiding voor zeeofficieren en officieren-machinist. Met eenige verwondering zien wij Franschen door de Engelsche admiraliteit de mogelijkheid aannemen, om zonder onderscheid dezelfde officieren op de brug en in de machinekamer dienst te laten doen en het schijnt ons noodlottig, door onze overburen de gewoonlijk zoo aangeprezen praktijk te zien verlaten. Beter begrijpen wij Japan, dat na eene regeling als die van Engeland te hebben beproefd, haar onmiddellijk, als zijnde onoordeelkundig, weer heeft laten varen.

Merkwaardigheidshalve geven wij hier het ontwerp voor de bevordering der machinisten, dat weldra aan het Italiaansche parlement ter goedkeuring zal worden voorgelegd. In plaats van aan den ouderdom een overheerschenden invloed toe te kennen, zal men de examens laten beslissen. De onderofficieren zullen gehouden zijn cursussen te volgen en alleen de meest verdienstelijke zullen officier worden, waarbij maatregelen zullen worden genomen, dat die rang op ongeveer dertigjarigen leeftijd zal worden toegekend, zoodat die na ongeveer twintig à vijf-en-twintig jaren dienst kan worden verkregen. Er zullen twee soorten machinisten zijn, theoretische en practische.

Men herkent in dit Italiaansche ontwerp eene vermenging van onze bestaande en toekomstige regeling, wat naar onze meening ten volle bewijst, dat wij op den goeden weg zijn. Alleen trekt de zorg van onze buren aan de overzijde van de Alpen voor de stokers onze aandacht. Zij droomen er van om den officiersrang voor hun bereikbaar te maken, terwijl het bij ons de grootst mogelijke moeite kost om te besluiten, dat een klein gedeelte tot second-maitre zou kunnen worden bevorderd.

Alles samengenomen, schijnt de vergelijking met vreemde marines, wat de kwestie van opleiding en organisatie van het machinekamerpersoneel betreft, niet in ons nadeel uit te vallen. Wij wenschen vooral dat zij, die met de leiding belast zijn, er nog lang van overtuigd zullen blijven, dat officieren, onderofficieren en matrozen van de machinedienst het nuttigst werkzaam kunnen zijn, zoo zij uitsluitend in hun werkkring blijven, een werkkring die, hoewel begrensd, toch belangrijk genoeg is om alle toewijding te eischen. („Le Yacht").

Rusland.

Het oudste jaar der kadetten van het marinekadettenkorps en der leerlingen van de Nicolaï-Ingenieurschool wordt na het beëindigen van de practische en theoretische opleiding benoemd tot adelborst, tot adelborst-machinist of tot scheepsbouwkundig adelborst. Na beëediging wordt op de opleidingsschepen een viermaandelijksche tocht in de binnenlandsche wateren en een achtmaandelijksche in de buitenlandsche wateren gemaakt; na afloop moeten de adelborsten een practisch examen afleggen en

wanneer zij slagen, worden zij bevorderd, en wel de adelborsten tot adelborsten 1e klasse, de adelborst-machinist tot podporutschiks (rang adelb. 1e kl.) van het machinistenkorps en de scheepsbouwkundige adelborsten tot adjunct-scheepsbouwkundigen.

De adelborsten krijgen een maandelijksch tractement van 30 roebels, daarenboven een zeetractement van 30 roebels binnenlands en een van 37.5 roebels buitenslands.

Op de NICOLAÏ-Marine-akademie zal in 't vervolg een specialen cursus voor stafofficieren worden gehouden; een gedeelte der opleiding zal op Fransche wijze aan boord van een opleidingsschip plaats hebben.

De plaats van Chef van de marinestaf blijft na het vertrek van admiraal ROJESTWENSKI voorloopig onbezet tot de reorganisatie van den generalen staf der marine heeft plaats gehad. De schout-bij-nacht WIRENIUS neemt voorloopig de werkzaamheden waar.

(„Marine-Rundschau").

Een generale staf in engeren zin bestond tot nog toe voor de vloot niet, integendeel werden ook de aangelegenheden, betrekking hebbende op de gevechtsklaarheid en de werkzaamheden van de vloot door den hoofdstaf der vloot, staande onder den minister van marine, bestuurd.

Even zoo goed als het bij het leger onder de ervaringen van den jongsten oorlog te voorschijn is getreden en aanleiding is geweest tot het instellen van een generalen staf, onafhankelijk van den hoofdstaf, is een dergelijke maategel ook noodig gebleken voor de marine. Een daarop betrekking hebbend keizerlijk bevel aan den minister van marine houdt in:

1°. Uit de tegenwoordige samenstelling van den hoofdstaf van de vloot moet het strategische gedeelte en de daaraan verbonden mobilisatieafdeeling worden afgescheiden en tot een zelfstandig verantwoordelijk lichaam, onder den naam „Bestuur van den generalen staf van de vloot" worden georganiseerd.

2°. De werkzame afdeelingen in de hoofdhavens der alleenliggende zeeën en ook de marineagenten in het buitenland staan onder het bestuur van den marine-generalen staf, die ook de plannen en programma's voor de zeevaartkundige opleiding op de marine-akademie moeten opmaken.

3°. De generalen staf van de marine moet zich met dien van het leger verstaan in alle vragen, betrekking hebbende op de verdediging van het Rijk en de ontwikkeling der strijdkrachten.

4°. De Chef van den generalen staf der marine is blijvend medelid van de Raad voor de Landsverdediging en moet in alle aangelegenheden, die onder hem ressorteeren, den keizer persoonlijk onderrichten, maar in het bijzijn van den minister van marine.

5°. De voorbereiding tot het doorvoeren van deze slechts als voorloopig te beschouwen maatregelen moet dadelijk beginnen.

(„Intern. Revue ü. d. G. A. u. F.")

Draadlooze telegrafie.

Amerika.

Het marinebestuur zal spoedig de kusten van den Stillen Oceaan op dezelfde wijze, als reeds aan de Atlantische kusten is geschied, met een reeks van stations voor draadlooze telegrafie bezet hebben. Gereed zijn reeds de inrichtingen te S. Diego, Arquello, Farralona en Marc Island; die te Table Bluff, Kaap Blanco, North Head en Kaap Flattery worden gebouwd. De stations zijn 200 tot 325 K.M. van elkaar verwijderd. Zij zullen dag en nacht bediend worden en de schepen op zee gelegenheid bieden, om zich met het land in verbinding te stellen.

(„Nieuwe Rott. Courant").

Op het congres voor draadlooze telegrafie dat op 3 October te Berlijn bijeenkomt, hebben alle door Duitschland uitgenoodigde staten (ruim 30) de afvaardiging van vertegenwoordigers toegezegd.

Men verwacht op dit congres een scherpen aanval op Marconi en zijn monopolie, daar dit, gelijk bekend is, in strijd is met de internationale belangen ter zee. De voornaamste tegenstander van den Italiaan is Noord-Amerika, waar de openbare meening zich zeer sterk tegen Marconi aangekant heeft. Tower, de Amerikaansche gezant te Berlijn, is het hoofd van de Amerikaansche afgevaardigden. Bij de wetgevende macht te Washington is reeds een wetsvoorstel aanhangig gemaakt, krachtens hetwelk alle Marconi-stations die niet met stations volgens andere stelsels in verbinding willen treden, eenvoudig opgeruimd zullen worden. Aan de zijde van Marconi zullen vermoedelijk alleen Engeland, de Engelsche koloniën en Italië staan.

(„Nieuwe Rott. Courant").

Duitschland.

Het „Reichs Marine Amt" heeft een lijst uitgegeven van alle draadlooze stations ter wereld, waaronder 13 Duitsche.

Hiervan worden beheerd door de Marine de stations „Arcona", „Marienleuchte", „Bülk", „Helgoland", „Cuxhaven" en het vuurschip „Auszen Jade".

Onder beheer der posterijen staan „Borkum", het vuurschip „Borkum riff" en „Norddeich".

Onder beheer van het bestuur van het Kaiser Wilhelm's kanaal staat „Brunsbüttelkoog".

Onder beheer van Hamburg is het vuurschip „Elbe I".

Onder beheer van betonning en bebakening der stad Bremen staat vuurschip „Weser".

Onder beheer van de Norddeutsche Lloyd staat het station „Bremerhavener Lloydhalle".

Vele schepen der Nordd. Lloyd, Hamburg—Amerika lijn en Hamburg—Zuid-Amerika lijn zijn draadloos uitgerust.

(„Marine Rundschau").

Engeland.

Alle slagschepen en kruisers der reserve-divisies zijn voor draadlooze telegrafie ingericht. Deze divisies dienen ter versterking der Kanaalvloot, Middellandsche Zee vloot en Atlantische vloot.

Rusland.

Langs de kusten der Baltische zee worden 8 stations systeem Marconi opgericht.

Marinebegrootingen Buitenland.

Amerika.

De begrooting voor 1907 vroeg 121.6 millioen dollar. De parlementaire commissie voor de marine stelde voor, dit bedrag terug te brengen tot 99.7 millioen. Toegestaan werd 102.1 millioen, zijnde 885.000 dollar minder dan het vorig jaar. (Marine Rundschau geeft op 2.5 millioen meer dan het vorig jaar.)

6 Millioen dollar werd toegestaan voor den bouw van een slagschip 1e klasse, waarbij niet begrepen zijn de kosten voor bewapening en pantsering. Deze beide onderdeelen moeten gelijk zijn aan die van de beste bestaande slagschepen, het schip moet de grootst mogelijke snelheid en werkingssfeer hebben.

Ongerekend de bewapening werd voor drie destroyers 750.000 dollar per stuk toegestaan.

Voor te bestellen onderzeesche booten van verschillende systemen, die na afbouw met elkaar vergeleken zullen worden één millioen dollar.

Aan reeds gevoteerde schepen werd voor verderen bouw 32 millioen dollar toegestaan.

Hoewel het te kort aan onderofficieren en manschappen 5500 bedroeg, was de reeds genoemde commissie tegen eene vermeerdering van 3000 man, men zou bij het wettelijk vastgestelde contingent blijven. De voorzitter der commissie deelde mede, dat het personeel nog nooit in zoo'n goeden toestand was geweest, zijnde thans al 95 % van de onderofficieren Amerikaansch staatsburger en 90 % van de manschappen genaturaliseerde Amerikanen. Toch bleek nog, dat gedurende het afgeloopen jaar 3227 gevallen van desertie voorkwamen, bij een sterkte van 31.457 man op 1 Jan. l.l.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.")

Japan.

De Marinebegrootingen 1906—1907 werd door de beide parlementen aangenomen tot een bedrag van 39.523.127 Yen. De uitgaven worden gesplitst in gewone en buitengewone.

Onder de eerste rubriek worden gebracht:

Ministerie van marine, bureau- en reiskosten .	158.078	Yen.
Jaarwedden personeel	7.716.477	„
Bewapening en munitie	5.384.419	„
Verpleging	4.030.907	„
Bedrijfskosten der schepen	5.370.955	„
Herstellingen der schepen	1.859.945	„
Kleeding	1.400.114	„
Te zamen	28.914.073	Yen.

Tot de buitengewone uitgaven worden gerekend:

Kazernebouw	200.950	Yen.
Herstelling van instrumenten en ander materieel	550.784	„
Kosten van den scheepsbouwdienst	16.295	„
Vervaardiging van kaarten	15.000	„
Aanbouw van schepen.	8.754.040	„
Werkzaamheden in de arsenalen	907.645	„
Werkzaamheden in de kolenmijnen	164.340	„
Te zamen	10.609.054	Yen.

(„Intern. Revue ü. d. G. A. u. F.")

Oostenrijk-Hongarije.

De Marinebegrooting voor het loopende jaar (Jan.—Dec.) komt tot een bedrag van 30.9 millioen Kronen, zijnde dit 1.9 meer dan in 1905. Bovendien worden 26.3 millioen Kronen gevraagd van het in 't jaar 1904 ingewilligde bedrag ad 120.9 millioen bestemd voor snelleren bouw van de drie slagschepen der „Erzherzog"-klasse, voor vernieuwing van het torpedo-materieel en voor de noodzakelijke vergrooting der oorlogshavens. Van het genoemde bedrag blijft dan nog 19.5 millioen ter beschikking. („Marine Rundschau").

In zijne verklaringen voor de begrootings-commissie deelde Admiraal Moutecuccoli mede, dat de waterverplaatsing van de nieuwe slagschepen 14000 ton zoude worden. Daar het gebruik van deze schepen beperkt zou zijn tot de Middellandsche Zee, werd deze grootte voldoende geacht.

De drie nieuwe slagschepen zouden het aantal op 12 brengen, zij zouden niet ver ten achter staan bij die van 18000 ton, die andere mogendheden op stapel zetten. („Journal R. U. S. I.")

Allerlei.

Amerika.

Commandeerende officieren van de Engelsche Marine klagen er over dat dat er gevaar bestaat, dat onder het tegenwoordige systeem van opleiding voor de marine de zeemanschap een kunst is, die verloren gaat. Zij rapporteeren dat het hoe langer hoe moeilijker wordt voldoende manschappen te krijgen, die bekwaam zijn in 't sturen en die een even groote practische kennis bezitten van 't splitsen van ijzerdraadtouw als hun voor-

gangers hadden van 't splitsen van henneptouw. 't Gevolg hiervan is dat het noodzakelijk wordt òf zulke werkzaamheden op te dragen aan manschappen, die onvoldoende geoefend zijn òf diegenen, die werkelijk bekwaam zijn, te overwerken. Het wordt er voor gehouden dat een fout gemaakt is door aan te nemen dat moderne oorlogsschepen geen speciaal geoefende zeelui noodig hebben en dat tengevolge van deze uitspraak de oefening onvoldoende is. Als een herstelmiddel voor den tegenwoordigen stand van zaken wordt het aanbevolen, klassen te vormen in zeemanschap, splitsen en aanverwante vakken en dat jeugdige zeelieden hierin even zorgvuldig worden onderwezen als in de Artillerie. Officieus wordt verzekerd dat de Admiraliteit deze aanbevelingen in gunstige overweging zal nemen. („Army and Navy Journal").

In de begrooting is opgenomen dat de nieuw aan te bouwen schepen gelijke gevechtswaarde moeten hebben als eenig ander oorlogsschip, en had men daarom als model het „Dreadnought"-type genomen. Waar nu Italië nog grooter schip wil bouwen, zou het mogelijk zijn de plannen te veranderen.

Duitschland.

Deze herfst zullen voor het eerst manoeuvres gehouden worden met de voltallige vloot n.l. 16 slagschepen. Als verkenners zullen drie groote en zes kleine kruisers dienst doen, wat echter onvoldoende schijnt voor dit gewichtig onderdeel.

Verder worden nog toegevoegd 2 kustverdedigers, 36 torpedobooten en de mijndivisie, bestaande uit 7 kleine torpedobooten en het mijnschoolschip „Pelikan", die gebruikt worden voor het opsporen en leggen van mijnen.

Te zamen dus 28 schepen en 43 torpedobooten met 17000 man. De opleidingsschepen worden van nu af niet meer bij manoeuvres ingedeeld.

Met groote meerderheid werd aangenomen door den Rijksdag het wetsontwerp, om nog 6 groote kruisers te bouwen boven de 14 aangenomen bij het vlootontwerp van 1906.

In 1917 zal Duitschland dus kunnen beschikken over 38 slagschepen, 20 groote en 38 kleine kruisers.

Iedere groote kruiser zal 34.500.000 mark kosten. Waterverpl. 15000 ton. 28 Mei liep het slagschip „Schlesien" van stapel, tot nu toe met „R" aangeduid. Dit is het vierde slagschip type Deutschland.

Engeland.

De krijgraad welke uitspraak deed naar aanleiding van het aan den grond raken van den kruiser „Donegal" (1 Maart nabij Suez), veroordeelde den commandant tot eene strenge berisping, een luitenant ter zee tot overplaatsing en verlies van een jaar in de ranglijst, een anderen tot eene berisping en een adelborst 1e klasse tot eene strenge berisping. (Zie vorige afl. blz. 171).

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.")

In ons land met zoo bijzonder veel traditie's wordt vaak gespot met oude gebruiken en worden vele eerbewijzingen vereenvoudigd en weer anderen afgeschaft. Amerika, dat nagenoeg geen traditiën heeft, dweept met de weinige groote mannen, die in hare geschiedenis voorkomen. Zoo heeft de President der Vereenigde Staten ingevoerd dat aan boord der schepen, welke de laatste rustplaats van WASHINGTON passeeren, de wacht zal aantreden en 't geweer presenteeren, de hoorn geblazen zal worden en de klok geluid. („Army and Navy Journal".)

„The Union Steamship Comp.", waarvan de vloot gedurende de drie laatste jaren met twee turbine-stoomers, de „Loongena" en de „Maheno", die door de firma DENNY gebouwd waren, uitgebreid is en welke schepen goede diensten bewijzen, wil nog eenige dergelijke schepen aan hare vloot toevoegen. Een van de belangrijkste daarvan is een stoomer voor de Wellington-Lyttelton dienst, waarvan de bouw vertraagd werd totdat de goede bruikbaarheid der turbines afdoende gebleken was.

(„The Times Eng. suppl.")

De turbine kanaalstoomer „Viking" van „the Isle of Man Steam Packet Comp.", heeft gedurende de zes rondreizen die zij dit jaar sedert hare indienststelling maakte 23.74 mijl behouden.

(„The Times Eng. suppl.")

Volgens een bericht voorkomende in de Norddeutsche Allgemeine Zeitung van 30 Mei, worden voor eene maatschappij te Kiel vijf stoombooten gebouwd die geheel onzinkbaar zijn. Met een dezer booten werd kort geleden in tegenwoordigheid van verschillende vertegenwoordigers van de Keizerlijke Marine, de German Lloyd en andere stoomvaartmaatschappijen eene proef genomen. Het vaartuig had eene lading aan boord, overeenkomende met 200 passagiers en er werd aangenomen dat tengevolge van eene aanvaring een lek was ontstaan, waardoor het geheele machine-ruim met water gevuld was. Het water was in dit ruim gepompt, terwijl verder een gat in den romp was gemaakt, waardoor het buitenboords-water vrijen toegang had. Het schip begon dientengevolge te zinken, doch toen het vol water was, bleef het ongeveer een voet vrij-boord boven de wateroppervlakte behouden en voldeed het dus aan de gestelde voorwaarde. („The Times Eng. suppl.")

Een oud gediende in de zeilvaart — zegt het Engelsche weekblad „Fairplay" — is dezer dagen de Zweedsche haven Nyköping binnengevallen. Het was de galjas „De Tvende Brödre". Ze werd in 1786 in Marstal gebouwd en is dus 120 jaar oud. Van het oorspronkelijke hout is er aan het schip niet veel meer over, maar ze is nog stevig en zeewaardig en kan alle lading innemen.

De heeren JAMES WATSON & Co. te Glasgow vervaardigden

een statistisch overzicht van de productie van ruw ijzer over de afgeloopen jaren:

	1905	1904	1903
Vereenigde Staten . .	22.992.380	16.497.033	18.009.252
Duitschland	10.987.623	10.103.941	10.085.634
Groot-Brittannië . . .	9.592.737	8.562.657	8.811.204
Frankrijk	3.076.550	2.999.787	2.827.668
Rusland	2.765.000	2.855.032	2.402.500
Oostenrijk-Hongarije. .	1.514.840	1.450.658	1.321.695
België	1.310.290	1.307.399	1.299.211
Zweden	527.800	516.900	489.700
Spanje.	385.000	420.000	380.284
Canada	468.003	270.942	265.418
Italië	140.825	88.965	45.000
Japan	190.375	112.328	36.515
Engelsch-Indië	47.042	40.978	30.756
Totaal . . .	53.997.965	45.226.621	46.004.837

Torpedoboot „No. 56", gesleept wordende door kruiser „Arrogant", kenterde en zonk. Oorzaak vermoedelijk te snel sleepen. Zes man verdronken.

De zeekaarten voor torpedobooten zullen met een speciaal vernis bestreken worden, om ze beter bestand te maken tegen zeewater. Voor het aanbrengen van verbeteringen wordt het vernis plaatselijk verwijderd.

Het Engelsche slagschip „Montagu" is niet meer af te brengen en de pogingen daartoe worden gestaakt. De commandant ADAIR en luitenant ter zee DATHAN hebben een strenge berisping gekregen en zijn van hun post ontzet. De laatste is bovendien teruggeplaatst op de ranglijst.

Ernstige averijen beliepen nog de slagschepen „Dominion" en „Hindustan" en de pantserkruiser „Good Hope".

Admiraal sir E. R. FREEMANTLE vereenigt zich met het protest van captain MAHAN, tegen het bouwen van grootere schepen. Hoewel die zeer groote schepen in gevechtswaarde de vorige schepen overtreffen, vindt hij ze voor vele doeleinden minder bruikbaar. Daarenboven is één groot schip van weinig waarde, waar het de homogeniteit der slagvloot verbreekt.

Naar aanleiding der ervaringen in den slag bij Tsuschima werden op alle scheepstypen proeven genomen, om de geschikste plaats uit te zoeken voor verbandkamer tijdens het gevecht.

De gewonden moeten daar gevrijwaard zijn tegen vijandelijk geschut, dus door pantser beschermd of onder de waterlijn.

Eveneens werden proeven genomen met gewondenvervoer, waarvoor vaste manschappen bekwaamd werden, om in de gevechtspauzes op te treden.

Wederom werden vele oude schepen opgeruimd, te zamen voor 96.650 pd. st.

Frankrijk.

Het nieuwe proefbassin der Zeemacht.

In een artikel van „Le Yacht" 31 Jan. 1903 wordt aangetoond, dat de groote snelheden der nieuwerwetsche schepen een nauwkeuriger studie der lijnen van een schip noodzakelijk maken en dat de tot dien tijd met modellen genomen proeven onvoldoende waren. In Amerika was echter reeds in 1901 een proefbassin ingericht ter bepaling van de weerstanden en verkregen de Amerikanen weldra met hun schepen beter resultaat per eenheid van vermogen dan eenig ander volk. Dit voorbeeld werd weldra gevolgd door Duitschland en Italië, die op hun beurt weldra de voordeelige gevolgen ondervonden. In Frankrijk werd deze inrichting 9 Juli j.l. in gebruik gesteld. De kosten van eerste inrichting bedragen 625.000 francs, waarvan 360.000 fr. voor gebouw en bassin en 261.000 fr. voor de werktuigen. Het bassin is lang 160 M. aan den bovenkant en 135 M. op den bodem. Breedte op de waterlijn 10 M. en diepte 4 M.

De modellen zijn nauwkeurige nabootsingen van de schepen, waarvan men nauwkeurig den weerstand wil bepalen, terwijl men tevens onderzoekt, welke voortstuwers zich het best eigenen. De modellen zijn gemaakt van parafine, welke eerst gezuiverd is en op de gewilde temperatuur gebracht (± 60°) en daarna gegoten is in een houten vorm. Na gedurende 24 uur bekoeld te zijn, wordt het model machinaal afgewerkt en daarna uit de hand bijgewerkt. Boven het bassin is een rails aangebracht, waarlangs een stalen platform loopt, voortgedreven met een zekere gewilde snelheid door vier motoren. Aan dit platform wordt aangebracht de inrichting om den weerstand te meten en hieraan weder het model, dat aldus met een bepaalde snelheid door het water gesleept wordt. Ook kan een inrichting voor het beproeven der voortstuwers er aan verbonden worden.

Te Brest wordt een dok gebouwd, dat schepen van 18000 ton zal kunnen opnemen. Ook het dok No. 2 te Lorient zal daarvoor vergroot worden. De kustverdediger „Tonnerre" zal als schijf worden gebruikt door het noordelijk eskader.

Naar aanleiding van officieele rapporten, waarin aangetoond werd, dat op de staatswerven te Toulon zeer duur gebouwd werd, was besloten er slechts kleine schepen op stapel te zetten. Er wordt nu door belanghebbenden getracht dit besluit te doen vernietigen.

„La Marine française" plaatste een artikel, waarin gewaarschuwd wordt tegen het in aanbouw brengen van 6 pantserschepen tegelijk. Dit kan niet anders dan door er 2 op 's Rijks werven en 4 op de 4 particuliere werven te doen bouwen. De fabrikanten bepalen onderling de prijzen, dat is zeer duur voor het Rijk. Beter ware het slechts 2 schepen aan die 4 werven te gunnen, daardoor zou concurrentie ontstaan.

Italië.

Italië heeft nieuwe bepalingen gemaakt voor het verblijf van vreemde oorlogsschepen. Voor beschermde zeeplaatsen mogen deze niet langer dan 8 dagen geankerd blijven en in niet grooter aantal dan drie. Uitzonderingen kunnen langs diplomatieken weg toegestaan worden. Als beschermde zeeplaatsen zijn te beschouwen: Savona (Vado) Genua, Spezia, Monte Argentaro, Talamone (porto San Stefano), Gaëta, Maddalena met aangrenzende eilanden en de Sardinische kust, Messina met de ankerplaatsen aan beide zijden der straat, Tarente en Venetië met de ankerplaatsen der Lagune. Bij binnenkomst in Genua, Spezia, Gaëta, Maddalena, Messina, Tarente en Venetië moet gesalueerd worden. Hierbij worden nog gevoegd de havens van Napels, Ancona en Palermo, benevens alle havens van Italië of de kolonie Eritrea, waar zich een oorlogsschip bevindt, dat het saluut beantwoorden kan.

Hydrografische opnamen, landingen en schietoefeningen binnen kanonschotsafstand van de kust zijn verboden, evenals het voltrekken van doodvonnissen onder de Italiaansche kust.

De Italiaansche kruiser „Umbria", aan den grond geloopen bij Port Kingston, op den 13en Juli, is 28 Juli afgesleept door het Nederlandsche pantserschip „Kortenaer" en den Duitschen stoomer „Georgia", nadat zij lichter was gemaakt door kanonnen enz. van boord te nemen.

Japan.

De Mikasa, die 12 Sept. 1905 in de haven van Sasebo door eene ontploffing zonk, is weder gelicht.

Nederland.

21 Juli werd met goed gevolg te water gelaten van de werf der Kon. Maatschappij „de Schelde" de torpedoboot „Draak", voor rekening van het Departement van Koloniën. 3 Augustus daarna de „Krokodil". De nog op stapel staande torpedoot zal „Zeeslang" heeten.

De monitors „Haai" en „Hyena" en het riviervaartuig „Vahalis" zijn publiek verkocht.

Een Sanatorium voor de Marine.

Het is aan de commissie thans gelukt, in de dessa Pogal, gelegen op den weg van de spoorweghalte Lawang naar Nongko-Djadjar, een terrein ongeveer negen bouws groot, in beslag te nemen, bijna geheel vlak en uitnemend voor het beoogde doel geschikt, gelegen op de noordwestelijke helling van het Tengger-gebergte, ongeveer 3500 voet boven de oppervlakte der zee.

Het terrein ligt ongeveer acht paal van Lawang. Van daar gaat de reis per as naar de dessa Poerwodadi, een afstand van ruim drie paal, vervolgens stijgt men vrij gelijkmatig tot aan Pogal.

Talrijke bronnen, helder water gevende, doorsnijden de streek; de natuur, zooals trouwens in het rijk van den Bromo en de

Zandzee overal het geval, is imposant in hooge mate, het droog en versterkend klimaat op zoo'n hoogte mild.

De gebouwen zullen ongeveer vier honderd schepelingen kunnen bergen. („Nieuwe Rott. Courant").

De samenstelling der zeemacht in Ned.-Indië.

Bij Kon. besluit van 3 Aug. is eene commissie samengesteld met de opdracht: aan H. M. de Koningin voorstellen te doen tot herziening van den inhoud van het Koninklijk besluit van 27 Juli 1896 („Stbl." No. 141), in dier voege, dat eene doelmatige samenstelling en indeeling der zeemacht in Nederlandsch-Indië ook in den vervolge mogelijk zij, en dat de uitgaven voor die zeemacht naar billijkheid tusschen de Staatsbegrooting en de begrooting van Nederlandsch-Indië worden verdeeld.

Naar men verneemt, is opgericht eene Nederlandsche vereeniging, genaamd „Onze Vloot", gevestigd te 's-Gravenhage. Bij Koninklijk besluit van 26 Juli is op de statuten dezer vereeniging goedkeuring verleend. Zij heeft tot president den vice-admiraal ELLIS, oud-minister van marine; tot secretaris den heer J. VAN DER ELST, oud-zeeofficier te 's-Gravenhage. Zij stelt zich ten doel de kennis van en de belangstelling in de Ned. Zeemacht aan te kweeken en te versterken bij alle Ned. onderdanen. Aangifte voor lidmaatschap bij den secretaris.

Bij Kon. besluit is ingesteld eene staatscommissie, aan welke wordt opgedragen: a. te onderzoeken, op welke wijze een van rijkswege uit te oefenen preventief toezicht op de koopvaardijschepen en zeevisschersvaartuigen, ten einde scheepsrampen zooveel doenlijk te voorkomen, ware in te richten; b. van dat onderzoek verslag uit te brengen, onder bijvoeging van een of meer voorstellen van wetten of wettelijke bepalingen, met toelichting.

Het zoeken naar ondiepten bij kustopnamen.

De omstandigheid, dat er aan de Noord-Amerikaansche kusten vele plaatsen zijn, waar voor diepgaande schepen rijkelijk water staat, maar niettegenstaande dat, gevaar opleveren voor de navigatie, daar enkele spitse rotsen, koraalreven en andere ondiepten van kleinen omvang iets karakteristieks van die kustwateren zijn, heeft aanleiding gegeven dat de U. S. Coast and Geodetic Survey een bijzondere wijze van werken heeft aangenomen voor 't zoeken naar zulke ondiepten.

Het is duidelijk dat ook het kleinste net van loodingslijnen en het zorgvuldigste looden een gebied niet zoo vermogen af te zoeken, dat het bestaan van niet gevonden ondiepten als uitgesloten mag worden beschouwd. Neemt men dan nog verder er bij in acht, dat de tijd die verloren gaat met dit zorgvuldig aflooden meestentijds in geen goede verhouding staat tot de bereikte nauwkeurigheid en het werk daarbij nog zeer langzaam vordert, dan wordt 't begrijpelijk dat vele methoden beproefd werden om sneller tot het doel te geraken.

Daar het werken van de U. S. Coast and Geodetic Survey van algemeen belang is, en het ook niet schijnt uitgesloten dat het bij gelegenheid ook met goed gevolg zal kunnen worden gevolgd door een koopvaardijschip met primitieve hulpmiddelen, om eene vermoedde ondiepte of zooiets van dien aard te vinden, die nog niet op de kaart is aangegeven, maar waarvan de kennis van groot belang is, zal in 't volgende dit werken, wat een wijziging is van een reeds door de Fransche Hydrographie beproefde manier, in 't kort worden beschreven.

Een 305 M. lange lijn van gegalvaniseerd staaldraad van 6 mM. middellijn wordt door 3 groote boeien, één in 't midden en één aan elk einde, op de verlangde diepte uitgebracht; kleinere boeien op afstanden van 30.5 M. dienen voor hetzelfde doel. De boeireepen, van 't zelfde materiaal als de sleeplijn, zijn hiermede en met de boeien door wartels verbonden. In de sleeplijn zelf zijn, om kinken te voorkomen, op afstanden van 15—15 M. eveeens wartels ingeschakeld. Aan deondereinden van de aan de groote boeien bevestigde boeireepen zijn twee ijzeren kogels, elk van 29 K.G., als zinkers bevestigd, terwijl die van de kleine boeien een 4 K.G.'s lood dragen. De kleine boeien zijn voorzien van een vlaggestok met vlag en boven aan is om den top een pond geplet lood gerold, opdat de boei gemakkelijk kan omvallen als de sleeplijn achter iets blijft haken.

Het omvallen van een of meer boeien geeft dus de tegenwoordigheid van een ondiepte aan.

Bij 't gebruiken van dit apparaat werden 3 stoombarkassen gebruikt, waarvan één met 15 M. lijn de middelste, de twee anderen met 7.5 M. lijn de eindboeien sleepten. De te sturen koers en vaart, welke laatste in den regel 1.5 à 2 zeemijl bedroeg, werden door de middelste barkas door hoekmetingen, die dadelijk in kaart werden gebracht, op een sloepskaart voortdurend gecontroleerd. De beide uiterste barkassen moesten eveneens op gelijke tijden hoeken meten, die evenwel op de eindkaart werden in kaart gebracht, om daarmede het afgezochte gebied te teekenen. Een andere barkas volgde met tonnetjes, ankers enz. om dadelijk een gevonden ondiepte aan te duiden, en deze barkas lette ook op de verschillende boeien.

Bij een vaart van 1.5 tot 2 zeemijlen moeten de beide eindbarkassen een weerstand overwinnen van 57 K.G. Deze kracht stelt de spanning voor, die noodig is om de eene helft van het systeem in een zoo gestrekt mogelijke bocht te houden en tegelijkertijd met de bepaalde vaart voort te sleepen. De hoek tusschen de sleeplijn en de koers van 't geheele systeem stemt overeen met de diagonaal van een parallellogram van krachten, waarbij de spanning en de vaart door 't water als komponenten gelden. Deze hoek wordt vooruit berekend en te zamen met de door een wagen met veer berekende kracht benut, om de te sturen koers van de eindbarkas te bepalen.

Waar getijstroomen en dergel. storend werken is groote

opmerkzaamheid noodig, de sleeplijn in de gewenschte richting en met de benoodigde spanning en vaart voort te sleepen. De eindbarkassen moeten dikwijls hun koers verbeteren en daarom wordt door de middelste barkas, die de leiding heeft en die op de richting en afstanden der kleine boeien onderling zeer opmerkzaam moet zijn, door seinen aanwijzingen gegeven.

Na gebruik van de sleep worden sleeplijn en boeireepen op een rol opgerold. („Ann. d. Hydr. u. Mar. Meteorologie").

Engelsche Vlootmanoeuvres. (*Vervolg van blz. 182, 2e afl. '06—'07*).

Na in het voorgaande gedeelte te hebben medegedeeld de zorgvuldige mobilisatie der Engelsche vloot, de bekomen averijen in de eerste dagen der manoeuvres, eindelijk de aanval op de havens, beproefd op den 15en Juni 's morgens door de torpedoboot der blauwe partij, zullen wij trachten te beschrijven hetgeen in open zee voorviel, en dien merkwaardigen slag bij Dover, welke in de tijdschriften, die er over handelden, zoo verschillend is voorgesteld.

Buiten het bezit van eenige officieele mededeeling en van eenige juiste opgaven der deelnemende strijdkrachten, valt deze taak niet gemakkelijk en moeten wij ons tevreden stellen met de meest waarschijnlijke waarheid.

Ziet hier, wat wij weten van de verhouding der beide oorlogvoerenden den 11en en 12en Juni.

In de Firth of Forth bevonden zich 4 kruisers der blauwe partij onder bevel van den schout-bij-nacht GRAMBLE: „Niobe", „Essex", „Bedford", „Europa" en 9 torpedobooten of torpedojagers. Volgens eene andere lezing behoorden nog toegevoegd te worden de tweede klasse kruisers „Scylla" en „Latona". De rest, of tenminste het gros der blauwe vloot onder bevel van Vice-Admiraal MAY hield zich op bij het uiteinde van het kanaal en schijnt Guernsey als verzamelplaats gekozen te hebben.

Het bijeentrekken der strijdkrachten:

Dit was wel het eerste te verrichten werk, er lag toch een geheel licht eskader in de Firth of Forth en op de Schotsche kust. Den 12en op den achtermiddag ging schout-bij-nacht GRAMBLE onder stoom, iedere kruiser een paar torpedobooten slepende, teneinde ze onderweg van kolen te voorzien. Om zich met hun chef te vereenigen stonden de blauwe kruisers 3 wegen open. 1e. de weg langs de oostkust van Engeland, het nauw van Calais, verder het geheele kanaal tot de Engelsch—Normandische eilanden. 2e. de weg langs Noord-Schotland en door de Iersche zee, tusschen de twee groote Britsche eilanden door. 3e. de groote weg eindelijk langs de Orkadische eilanden, de westkust van Ierland en de westelijke ingang van het kanaal. Deze laatste weg, de langste, bezat het voordeel van betrekkelijke zekerheid. Rekenende echter op de snelheid zijner schepen verkoos schout-bij-nacht GRAMBLE den gewonen weg door het nauw van Calais.

Te middernacht van den 12en op den 13en zouden de vijan-

delijkheden een aanvang nemen. Schout-bij-nacht GRAMBLE had zijn route zoo gekozen, dat hij tegen 11 uur 's avonds aan den ingang van het nauw van Calais was gekomen, vervolgens nam hij zijn weg langs de Fransche kust.

Te half twaalf bemerkten de blauwe kruisers, ongeveer op de hoogte van Dover een aanzienlijk gedeelte der roode vloot. Er bleef echter nog een half uur over vóór de vijandelijkheden een aanvang mochten nemen.

Door nog meer aan te zetten slaagde schout-bij-nacht GRAMBLE er in voorbij de vijandelijke vloot te komen en won bij kleine stukken op haar, zoodanig, dat een gevecht vermeden werd. Den volgenden dag werd Aurigny door de blauwe kruisers verkend, vervolgens werd om de zuid gehouden en zoo kwamen zij te Guernsey op het rendez-vous.

In de eerste episode had de blauwe vloot twee kanonneer-torpedobooten genomen, maar eenige averijen had de „Europa" aan de sterkte onttrokken. Dit forceeren van het nauw van Calais in de nabijheid van den vijand is eene herhaling van de klassieke doortocht van Gibraltar door ons Middellandsche zee-eskader.

De vraag blijft echter geoorloofd, of een Engelsch admiraal, die zich in de nabijheid bevindt van een vijandelijke strijdmacht van beduidend mindere sterkte, zou aarzelen, dezen de doortocht te betwisten, of aan te vallen en te vernietigen, omdat de orders van de admiraliteit hem voorschreven de vijandelijkheden eerst een half uur later te beginnen.

Men moet ook niet te vlug beweren, dat zoo iets geheel onwaarschijnlijk is. Door het ontbreken toch van voldoende strenge orders werd admiraal WIRENIUS er toe gebracht om in Januari 1904 twee Italiaansche kruisers, die door Japan gekocht waren, te laten ontsnappen.

Maar wij herhalen, het is aan gegronde twijfel onderhevig, of een Engelsch admiraal, die de order heeft om de vijandelijkheden op een gegeven oogenblik te openen, zal aarzelen om het vuur een half uur vroeger te openen, zelfs één uur, ja zelfs een dag vroeger, indien hij zich verzekerd acht van eene overwinning. Gaan wij thans over tot de verdedigende vloot, de roode. De schepen van admiraal WILSON hebben wij aangetroffen vereenigd in de baai van Weymouth bij het begin der vijandelijkheden. Een ander bericht wijst op Torquay als ankerplaats op den avond van den 15en. Zij schijnen zich dus langzaam om de West verplaatst te hebben, ongetwijfeld na den aanval op de Engelsche havens door de blauwe torpedojagers, bij het aanbreken van den dag op den 15en Juni.

Van eene andere belangrijke beweging wordt nog melding gemaakt. Den 15en verschijnen de beste der roode kruisers te Plymouth. Het is het 1e en 4e kruiser-eskader, gecommandeerd door de admiraals G. NEVILLE en S. D. BOSANQUET. Na opnieuw kolen en victualie ingenomen te hebben gaan zij den 16en weder onder stoom en begeven zich naar Falmouth, waar admiraal

WILSON hen voor eene bespreking wacht. Dit snelle eskader omvat de gepantserde kruisers en kruisers „Good Hope", (adm. NEVILLE) „Roxburgh", „Anthrim", „Hampshire", „Euryalus", „Saint-George" (admiraal BOSANQUET), „Theseus", „Highflyer", „Doris", „Aeolus". De gepantserde kruiser „Sutly", eerst vlaggeschip van admiraal BOSANQUET was in de haven gebleven, wegens averij aan de machines, evenals de „Argyll" van het 1e kruiser-eskader.

De gepantserde kruiser „Devonshire" kwam niet uit met de anderen, aangewezen zijnde voor estafette dienst. Eindelijk verlieten wat later de verkenner „Skirmisher" en de. torpedojager „Falcon" Plymouth. Ten 3 uur op den A.M. wordt de kruiser „Doris" genomen door de blauwe partij, onder omstandigheden, welke nog weinig duidelijk zijn omschreven. Het is buiten twijfel, dat de kruisers van adm. NEVILLE en BOSANQUET van Portsmouth zijn onder stoom gegaan op den 16en 's middags.

Aan den anderen kant missen we iedere aanwijzing na den 15en, over de gepantserde schepen der roode partij, slechts weten wij, dat zij den 16en 's avonds te Falmouth aan hunne kruisers rendez-vous gegeven hebben. Ten laatste stemmen de tijdschriften overeen in de opgave, dat den 16en 's morgens ten $9^1/_4$ uur, volgens sommigen 10 uur, men in het nauw van Calais ter hoogte van Goodwin Sands een levendig kanonvuur gehoord had, dat ongeveer een anderhalf uur aanhield, en dat er, maar dit is misschien verbeelding, op dat oogenblik een groote zeeslag geleverd werd tusschen de blauwen en rooden.

Van dien slag behooren wij uit te zonderen alle groote kruisers der rooden, die op dat oogenblik te Plymouth vertoefden, waar zij gezien zijn, blijven er dus over de pantserschepen van admiraal WILSON.

Deze omvatten een groep van 7 snelle schepen, die zoo-noodig 19 mijl konden loopen, 5 typen „Duncan", die er nog waren en twee type-„Triumph". Waarschijnlijk heeft admiraal WILSON, op de hoogte gesteld van de bewegingen der blauwen, door zijn torpedojagers of verkenners, zijn snelste loopers van de pantservloot moeten afzenden om den vijand te jagen en hem tot den strijd te dwingen. Men noemt dezen vlagofficier overigens een aanhanger van de theorie der snelloopende slagschepen, die het gevecht beginnen, in afwachting van de groote strijdmacht.

Wat echter minder gemakkelijk te verklaren is, is het belang, dat de blauwe partij er bij zoude kunnen hebben, zich hals over kop te storten in deze trechter, welke zich ieder oogenblik kon veranderen in een val, met den ingang van het kanaal afgesloten door de slagschepen, terwijl de onderzeebooten, torpedobooten en torpedojagers van Dover de flanken bedreigden. Er is maar eene opvatting mogelijk. Admiraal MAY zal eene schijnbeweging hebben willen uitvoeren om opnieuw een aanval tegen Portsmouth te ondernemen. Welke schepen heeft hij naar het Noord-oosten moeten sturen? Klaarblijkelijk zijn beste kruisers; hij bezat met de „Drake", de „Duke of Edinburgh", de

„Black Prince" en een of twee der beste County's, bijzonder snelle schepen. Wat deze opvatting nog waarschijnlijker maakt is, dat de blauwen, in plaats van tegenstanders te ontmoeten in 't nauw van Calais, die hen verre de baas waren, er nog in geslaagd zijn dezen te ontsnappen. Men zou ons eene tegenwerping kunnen maken:

Volgens afspraak zouden de vijandelijkheden tegen de Engelsche havens den 15en 's middags eindigen.

Deze overeenkomst schijnt echter gewijzigd te zijn, want na den 15en ontving eene afdeeling marine-infanterie, te Gosport in garnizoen op het onverwachtst order, zich te beschouwen als deel uitmakende der blauwe partij en Portsmouth aan te vallen. Deze haven, gedurende den aanval gewaarschuwd, bewaakte hare landzijde slecht. Haar verdedigers waren bezig een schijnaanval van de zeezijde af te slaan, 8 K.M. van daar verwijderd. De infanterie van Gosport overschreed de 18 K.M., die hen scheidde van Portsmouth met dusdanige snelheid, dat de voorposten van het groote arsenaal overrompeld werden, de linie van Hilsea verrast en gevangen genomen en de blauwen, die de stad binnendrongen, de hoofdofficieren op hun eigen bureaux gevangen namen.

De admiraliteit en het departement van oorlog waren over deze verrassing minder ingenomen.

Het zal ongeveer een jaar geleden zijn, dat in ons artikel: „Escadres et débarquement" (le Yacht, 22 Juli 1905), wij op deze mogelijkheid wezen, en aantoonden, dat de Fransche oorlogshavens Brest en Lorient overgeleverd zijn aan de genade van een plotselingen aanval van de landzijde.

Het doet ons geen leed te verklaren, dat onze naburen in hetzelfde geval schijnen te verkeeren. Alleen zij weten er met juistheid dadelijk in te voorzien, terwijl er bij ons nog veel inkt zal moeten vloeien tusschen de verschillende ministeries voor onze noordelijke havens aan de keelzijde zullen gesloten worden met flinke verdedigingswerken, voorzien van krachtige bezetting.

Aanteekening 1.

Bij deze manoeuvres werden bij een geforceerden tocht de navolgende snelheden behaald:

Blauwe vloot van den Prins v. Battenberg.

„Drake" 24.8 mijl (waarschijnlijk record dienstvaart), „Cumberland" 23.3, „Cornwall" 23.4, „Duke of Edinburgh" 22.5, „Black Prince" 22.3, „Berwick" 21.5. De beschermde kruisers „Furious" en „Vindicative" hebben 19.6 en 18.6 mijl behaald.

Aanteekening 2.

Over de Engelsche vlootmanoeuvres komt mede een zeer interessante beschrijving voor in de „Marine Rundschau" van Augustus—September, Heft 8—9, 17e jaargang, waarbij een 3 tal kaarten en 5 schetsen, welke het geheel zeer verduidelijken en de bestudeering in groote mate vergemakkelijken; de kaarten o. a. ontleend aan „Western Morning News" van 5 Juli en „Morning Post" van 6 Juli.

WEDSTRIJDEN.

Op de Nationale Schermwedstrijden, uitgeschreven door de Athletische Club „Uitspanning door Inspanning" te Arnhem, op 7 en 8 September, behaalde de groep van de Marine Gymnastiek- en Schermschool, bestaande uit: Bootsman B. J. CORNELIUS, W. J. DAVIDSE, en Sergeant der Mariniers J. P. M. KLEEF, in de militaire korpswedstrijden op sabel, geweer en floret, waarin 12 korpsen uitkwamen, op sabel en geweer den eersten prijs, de medailles uitgeloofd door H. M. de Koningin en door Z. K. H. den Prins der Nederlanden, en op floret den tweeden prijs.

Uitslag van den Zwemwedstrijd, uitgeschreven door de Marine Sport-Vereeniging voor het personeel der Koninklijke Marine, op 18 Augustus in het Noord-Hollandsche kanaal.

Aan dezen wedstrijd werd deelgenomen door 9 ploegen van verschillende schepen, 20 onderofficieren, 30 korporaals en een 60 tal mindere schepelingen. Ofschoon de gemaakte tijden nog niet schitterend zijn, hoopt de Marine Sport-Vereeniging dat daarin wel verbetering zal komen, door jaarlijks zwemwedstrijden uit te schrijven, als een uitstekend middel tot bevordering der zwemkunst.

Het officiersnummer moest door te weinig deelname vervallen.

Equipe-wedstrijd. Prijs, Zilveren wisselbeker der M. S. V. benevens 4 zilv. med. voor de winners.

Equipe Hr. Ms. „Van Speyk":

Stoker 1e kl. G. TIMMENS.
„ 1e „ C. v. D. GROEN.
„ 1e „ J. SINTEUR.
„ 2e „ C. S. PASMA.

Duiken voor onderofficieren, (bestaande uit: sprong, zwemmen afstand 20 M., duiken op een aangegeven plaats en aanbrengen van een pop aan de plaats van afgang.)

Prijs, Verguld zilveren med. Bootsman M. F. v. BOMMEL, (Mar. Gymn.-school), in 40 sec.

Buik- of zijdezwemmen voor onderofficieren, afstand 80 M.

1e Prijs, Kunstvoorwerp. Bootsman M. F. v. BOMMEL, (Mar. Gymn.-school), in 1 min. 36$^2/_5$ sec.

2e Prijs, Zilv. med. Bootsman A. F. v. MANEN, (Kon. Inst. v. d. Mar.), in 1 min. 39$^2/_5$ sec.

Buik- of zijdezwemmen voor korporaals, afstand 80 M.

1e Prijs, Kunstvoorwerp. Kwartierm. K. SCHIMMEL, (Hr. Ms. „v. Galen), in 1 min. 24$^3/_5$ sec.

2e Prijs, Zilv. med. Kwartierm. A. LEEUWEN, (Hr. Ms. Wachtschip „Willemsoord"), in 1 min. 31$^4/_5$ sec.

Rugzwemmen voor korporaals, afstand 40 M.

1e Prijs, Zilv. med. Kwartierm. K. SCHIMMEL, (Hr. Ms. „v. Galen"), in 43 3/5 sec.

2e Prijs, Bronz. med. Korp. der Mar. J. J. WOUTERS, (Hr. Ms. „v. Galen"), in 44 9/10 sec.

Buik- of zijdezwemmen voor mindere schepelingen, afstand 80 M.

1e Prijs, Kunstvoorwerp. Mar. 1e kl. Z. GNADE, (Hr. Ms. „Bellona"), in 1 min. 20 4/5 sec.

2e Prijs, Zilv. med. Stoker 1e kl. G. TIMMENS, (Hr. Ms. „v. Speyk"), in 1 min. 25 2/5 sec.

3e Prijs, Bronz. med. Stoker 1e kl. C. v. D. GROEN, (Hr. Ms. „v. Speyk"), in 1 min. 25 3/5 sec.

Rugzwemmen voor mindere schepelingen, afstand 40 M.

1e Prijs, Zilv. med. Mar. 3e kl. MALO, (Hr. Ms. Wachtschip „Willemsoord"), in 38 3/5 sec.

2e Prijs, Bronz. med. Mar. 1e kl. Z. GNADE, (Hr. Ms. „Bellona"), in 41 3/5 sec.

Helder, 25 Aug. 1906. J. F. O.

BOEKAANKONDIGINGEN.

Orgaan der Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap.

De 7e aflevering van den jaargang 1905—1906 bevat eene belangwekkende voordracht over marineaangelegenheden, gehouden door den heer F. J. H. EVERS, rector van het St. Nicolaas-gesticht te Amsterdam, in eene vergadering dier vereeniging.

Nederlandsche uitdrukkingen aan zee, zeevaart schip- en vischvangst ontleend. Uitgegeven door de vereeniging „Het Nederlandsche Zeewezen" bij MOUTON & Co. te 's-Gravenhage.

Bij de uitgave stond der vereeniging een liefdadig doel voor oogen, daar de winst uit den verkoop ten bate zal komen van de „Prins Hendrik-Stichting" te Egmond aan Zee.

Of tevens een wetenschappelijk werk is verricht meenen we in twijfel te moeten trekken. Wij gelooven o. a. niet, dat plechtig van plecht is afgeleid. Ook meenen wij, dat vele uitdrukkingen èn aan den wal èn aan boord te weinig gebruikt worden om ze eene plaats in de lijst te mogen inruimen.

No. 168 doet meer denken aan een gedekte tafel, dan aan de vangst van den zalm.

Of n°. 137 en 200 iets met de zee te maken hebben is wel

twijfelachtig. Gewoonlijk zegt men ook „Eind goed, al goed". De nummers 72 en 77, 3 en 318 zijn volkomen gelijk.

Om het liefdadig doel wenschen we het boekje een ruim debiet.

A B C-tafels voor Azimuth, plaatsbepaling door hoogtelijnen, lengtefout door breedtefout, enz. door S. MARS, assistent a. d. fil. inr. v. h. Kon. Ned. Met. Inst. te Amsterdam. — Uitgever P. NOORDHOFF, Groningen. Prijs gec. *f* 1.20, geb. *f* 1.50.

Deze tafels, dezelfde strekking hebbende als tafels XXXI en XXXII van BROUWER hebben 't voordeel, dat de opklimming in den uurhoek om de 2 min. is genomen voor uurhoeken van $0^u - 3^u$ en $12^u - 9^u$, de term is in 2 decimalen gegeven, in stede van in de BROUWER-tafel voor alle uurhoeken om de 4 min. en de term in 3 decimalen. 't Interpoleeren is dus aanmerkelijk vergemakkelijkt. Zij zijn berekend voor een breedte van 0° — 72° en een declimatie van 0° — 78°, bij de BROUWER-tafel van 0° — 60° breedte en 0° — 40° declinatie.

De tafels zijn met zorg uitgevoerd en aangenaam van druk.

BUIJS' *Zeemansalmanak voor 1907*, samengesteld door P. CORDIA, observator a. d. fil. inr. v. h. Kon. Ned. Met. Inst. te Amsterdam.

In deze almanak zijn de afstanden tusschen zon en maan niet meer opgegeven, maar zijn de opgaven opgenomen van het hoogwater bij London Bridge en de Havengetallen met het Waterverval voor een groot getal plaatsen op den aardbol.

Beknopt handboek voor de geschiedenis der Nederl. Zeemacht door JAN BROUWER. — Helder. C. DE BOER JR.

Wij stemmen in met hetgeen het voorbericht vermeldt, hoe zeer het te betreuren is, dat de Schrijver midden uit zijn werk door den dood werd weggerukt, alsook dat de kapitein ter zee W. J. DE BRUIJNE, toentertijd commandant van het Kon. Instituut voor de Marine, die het werk voortzette, helaas hetzelfde lot moest ondergaan.

Het doel van het boekje was voornamelijk eene geschikte handleiding te hebben voor de studie der adelborsten, inplaats van het uitgebreide en verouderde werk van BACKER DIRKS.

Aan de hand van eenige opmerkingen ons gezonden door een op geschiedenisgebied bekend man, vermelden we nog het volgende.

Dat het boekje, gelijk in het voorbericht staat, op scholen voor middelbaar onderwijs en dergelijke zou ingevoerd kunnen worden, is eene illusie, die moeilijk voor verwezenlijking vatbaar is. De tijd laat niet toe, daar de geschiedenis van het zeewezen afzonderlijk te behandelen. Wel kan het den leeraren

zelf van nut zijn en eene plaats vinden in schoolbibliotheken.

Het is geen gemakkelijk werk eene dergelijke handleiding te schrijven. Men moet in de eerste plaats een goed historicus zijn en daarnaast ook degelijke kennis bezitten van de techniek van het zeewezen. Niet alleen zeeslagen en zeeoorlogen moeten behandeld worden, maar ook de veranderingen, die het materieel en de samenstelling en opleiding van het personeel in den loop der tijden ondergaan hebben. Er moet gelet worden op het verband met de ontwikkeling van handels- en visschersvloot, van de kaapvaart, van het zeerecht en vooral ook op het verband met de Nederlandsche en Algemeene geschiedenis en de ontwikkeling van het zeewezen in andere landen.

De schrijvers zijn in hun streven om dit alles in een kort bestek te vereenigen vrij goed geslaagd.

Het lijkt wel, of het laatste gedeelte, blz. 146—158, door eene andere hand is bewerkt, dan wel of het in de nalatenschap van den laatsten schrijver als concept is gevonden. Het omvat niet het geheele tijdperk tot 1813 maar breekt plotseling af in 1810. Het staat ver beneden het andere gedeelte en heeft nogal stijl-, taal- en historische fouten.

Aan dengene, die het vervolg zal bewerken wordt aangeraden nog eens bij het jaar 1795 te beginnen. Een werk waarin merkwaardige gegevens, ook voor de marine in den Franschen tijd voorkomen, is: Het leven van J. C. Baud door Mr. G. Mijer, het is niet in den handel, maar o.a. wel in de Kon. Bibliotheek.

In de latere tijden speelt onze zeemacht in de wereldgeschiedenis geen hoofdrol meer als in de 17de eeuw, maar toch zijn er nog genoeg interessante questies te behandelen. Onder anderen haar optreden in onze koloniën (Simonoseki, de Onrust, de Atjehoorlog enz.) haar optreden tot handhaving der neutraliteit (Krimoorlog), haar diensten voor hydrographie enz. Dan het zeerecht, de marine in ons parlement, de veranderingen in het materieel na den Amerikaanschen burgeroorlog, de toepassing van het stoomwerktuig en der electriciteit, de opleiding van het personeel en wat dies meer zij.

Beschouwingen naar aanleiding van den Japansch-Russischen zee-oorlog, door H. E. van Asbeck, Luitenant ter zee.

Deze beschouwingen werden geschreven naar aanleiding van een in 't begin van dit jaar in 't „Handelsblad" voorkomende reeks artikelen, getiteld: „Lessen uit den Japansch-Russischen zee-oorlog" van de hand van den oud-luitenant ter zee A. G. Boissevain, welke artikelen in een band met de studie van den heer van Asbeck vereenigd zijn.

Met groote nauwgezetheid gaat de schrijver de verschillende factoren na, die van invloed geweest zijn op den uitslag van den hevigen strijd en trekt daarna zijne conclusies over de wijze, waarop onze vloot ingericht zou moeten en kunnen

zijn. Deze conclusies toonen weinig overeenkomst met die van den schrijver in 't „Handelsblad".

In het eerste hoofdstuk wordt duidelijk aangetoond, dat de nederlaag der Russen meer gelegen heeft aan de fouten hunner opperste leiders, aan de strategische en deels ook aan de tactische misslagen, dan aan de ongeoefendheid der kanonniers, althans tot aan den slag bij Tsu-Shima,

De volgende hoofdstukken zijn gewijd aan het materieel en het gebruik, dat er van gemaakt werd. Met de resultaten voor oogen, die met de verschillende wapenen en scheepstypen bereikt werden, toont de schrijver zich, wat de organisatie onzer vloot aangaat, een sterk voorstander van de torpedo als hoofdwapen. Zoowel in Indië als in Holland zou hij de groote kracht onzer scheepsmacht willen zoeken in een zeker aantal torpedobootvernielers, gesteund door eenige vlugge kruisers van ± 5000 ton. Aangetoond wordt, hoe, zoowel bij 't afweren van een landing als bij uitvallen op een blokkeerend eskader van een dergelijke macht veel meer kan verwacht worden, dan van onze tegenwoordige strijdkrachten, waarin de kleine pantserschepen zoo'n groote rol spelen. Voor deze is dan ook in de door den schrijver voorgestelde vloot geen plaats.

De samenstelling dier vloot is gebaseerd op mogelijke aanvallen van de zijde van Japan in Indië, van die van Duitschland in Holland.

Al gaan we geheel mee met de hoofdzaken in de meestal zeer logische redeneeringen, hier en daar meenen wij, dat de schrijver den oorlogstoestand te gemakkelijk voor de door hem gedachte Nederlandsche scheepsmacht heeft voorgesteld. Waar hij b.v. het benoodigde aantal torpedobootvernielers nagaat, welk aantal hij regelt naar de hoeveelheid vijandelijke schepen, te verwachten bij een blokkade, gaat hij uit van het denkbeeld, dat deze schepen onvermijdelijk naar hunne havens terug moeten om kolen te laden; de mogelijkheid, dit in zee te doen, wordt stilzwijgend voorbij gegaan.

Evenmin wordt gesproken over de vraag, hoe de torpedovloot in Holland haar werk zal moeten verrichten in de zoo korte nachten van de maanden Juni en Juli; ook in verband hiermee komt het ons voor, dat betrekkelijk weinig de opmerkzaamheid is gewijd aan het gebruik van onderzeesche booten.

Alles samengenomen zijn wij van oordeel, dat zoowel de studie van den heer VAN ASBECK als de artikelen van den heer BOISSEVAIN recht hebben op de ernstige aandacht van alle de zeeofficieren en van hen, aan wier zorgen de organisatie der zeemacht is toevertrouwd.

BIJZONDERE TIJDING.

Op den 26sten Doelkidja van het Moh-jaar 1835 of 21 Februari 1906 overleed te Soerabaja de Javaansche kleermaker Pa Saleh,

meer bekend door zijn lichaamslengte (1.83 M.) als Pandjang.

Een gevoelig verlies leed in de tweede helft van Juni 1906 de Oedjong te Soerabaja, door vertrek van het echtpaar Eijkelenboom, die hun laatste levensjaren in rustige rust wenschen door te brengen.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingen enz.

a. Ned. krt. No. 261. Vaarwaters en Ankerplaatsen nabij de Kleine Soenda-Eilanden. Blad II. (Noord- en Noordoostkust Bali) plan 1. St. Nicolaas-, Banjoewedan- en Pagametanbaai (Noordkust Bali), 1 : 50.000; plan 2. Reede Temoekoes (Noordkust Bali), 1 : 25.000; plan 3. Reede Boeleleng (Noordkust Bali), 1 : 25.000; plan 4. Reede Sangsit (Noordkust Bali), 1 : 50.000; plan 5. Reede tusschen Boengkoelan en Batoe (Noordoostkust kust Bali), 1 : 50.000; plan 6. Reede Tianjar (Noordoostkust Bali), 1 : 50.000; plan 7. Reede Ambat (Noordoostkust Bali), 1 : 50.000.

's Gravenhage, Juli 1906. Prijs *f* 0.60.

Verkrijgbaar bij de Gebr. VAN CLEEF, Spui 28a, 's Gravenhage.

Door deze uitgave *vervallen*: plan 8, 15, 16, 19, 20 van Ned. krt. No. 117.

b. Boekdeel No. 244. *Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel*, dl. IV. Prijs *f* 2.—

Boekwerk No. 249. Landverkenningen, behoorende bij deel IV v. d. „Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel." Prijs *f* 0.75.

Door de in „B. a. Z." No. 183—1906 aangekondigde uitgave van „Gids O.-I. Arch." dl. IV., 1906, vervallen vele mededeelingen op zeevaartkundig gebied.

Aanvullingsbladen V. K. M.

Deel	III	hoofdst.	I	aanv. blad	n°. 8.
„	I	„	VII^A	verbeterblad.	
„	I	„	VII	verbeterblad.	
„	I	„	VI^H	aanv. blad	n°. 3.
„	I	„	IV^B	aanv. blad	n°. 3.
„	I	„	XI	aanv. blad	n°. 4.
„	I	„	VII^A	„	n°. 4.
„	I	„	VII	„	n°. 7.
„	II	„	I	„	n°. 3.
„	I	„	VI	„	n°. 3.

Circulaires voor de Zeemacht.

N°. 363. 28 Mei 1906, S/B n°. 64. Tijdstip van afleggen van examen door onderofficieren.

N°. 364. 27 Juli 1906, D n°. 58. Verkrijgbaar gesteld: Beschrijving Hr. Ms. „Tromp" met atlas.

N°. 365. 24 Juli 1906, D n°. 71. Verkrijgbaar gesteld: Beschrijving station voor draadlooze telegrafie a/b. Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" met atlas.

N°. 366. 1 Aug. 1906, S/B n°. 38. Uitbetaling van premiën bij aanneming en reëngagement.
N°. 367. 7 Aug. 1906, C n°. 51. Verkrijgbaar gesteld: Dictaat vuurwerken Kon. Instituut v. d. Marine. Uitverkocht is Leerboek der Chemie van genoemd Instituut.
N°. 368. 6 Aug. 1906, D n°. 70. Gebruik van Marine-compound olie. Vervallen is n°. 316.

Aanvullingsbladen Bep. Art.

Hoofdstuk I aanv.blad n°. 6. Hoofdstuk IV aanv.blad n°. 6.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de maand Juli 1906.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Kapt.-luit. t. z.	J. W. van Aalst. . .	1e off. Friesland	non-actief . .	7 Juli.
id.	J. A. M. Bron . . .	actief te 's Gravenhage. .	1e off. aan boord Friesland.	„
Luit. t. z. 1e kl.	C. A. v. d. Stok . . .	Marnix . . .	non-actief . . .	17 „
id. 2e „	W. R. H. v. Leersum	non-actief . . .	Marnix	„
Off. v. adm. 2e „	P. A. F. Appelboom	met verlof. . .	eerv. ontslagen	1 „
Luit. t. z. 1e „	M. H. E. Sachse. . .	tijdel. commt. Isala (rol W/s. Amsterd.) . .	non-actief.	5
id. 2e „	A. F. L. Gregory . .	non-actief . .	Van Galen (gedetacheerd aan boord Bulgia).	11 „
id.	M. C. Koning. . . .	op verzoek eerv. ontslagen. .		1 „
Kapt. ter zee .	F. C. E. L. Koster. .	commt. Tromp. .	eervol ontheven en op non.-act.	9 „
id.	R. O. J. Verschoor. .	non-actief . . .	commt. Tromp	„
Luit. t. z. 2e kl.	J. H. G. Kremer. . .	Tromp	non-actief . . .	28 „
id.	D. R. Schuitemaker	Marnix	non-actief . . .	26 „
id.	F. M. Fransen v. d. Putte	non-actief .	Marnix (wachtd. off.)	„
Off.-mach. 2e kl.	J. A. J. v. Horssen .	conserv. werf W/o. . .	Directie Amsterdam	„
Luit. t. z. 2e kl.	W. R. H. v. Leersum	bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		16 „
id. 1e „	A. C. de Joncheere.	Oost-Indië. . .	met verlof. . .	10 „
Off.-mach. 2e kl.	F. H. J. Martijn . . .	bevorderd tot off.-mach. 1e kl.		„
Luit. t. z. 2e kl.	W. J. H. v. Straaten	non-actief . . .	Wachts. W/o.	26 „
id.	M. J. L. Bosman. . .	Wachts. W/o.	Marnix.	„
Off. v. adm. 1e kl.	F. H. A. v. d. Brugh	Tromp	non-actief . . .	1 Aug.
id.	W. F. van Grasstek.	non-actief . . .	Tromp	„
Adsp.-administrateur .	J. J. G. Jas.	bevord. tot adj-administrateur		2 „
id.	N. T. Dijkema . . .	id. „	id.	„

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
[a]p.-admini-strateur .	J. W. B. Everts . .	bevord. tot adj-administrateur		2 Aug.
id.	C. de Priester . . .	id. „	id.	„
id.	C. C. Krieger. . . .	id. „	id.	„
[L]t. t. z. 2e kl.	J. A. Bland van den Berg	Wachts. A/d.	Tromp. . . .	8 „
id.	G. J. W. Putman Cramer	Directie A/d. .	id.	„
id.	J. H. Holtappel . .	id.	Zeehond	1 „
id.	J. C. L. Eeftinck Schattenkerk. . .	Wachts. A/d. .	non-actief . . .	1 „
id.	F. W. Coster	id.	Piet Hein . , .	8 „
id.	F. A. van Hengel .	non-actief	1°. Wachts. W/o.	4 „
			2°. off. v. pol. Kon. Instituut . . .	1 Sept.
[O].v. gez. 1e kl.	J. G. Detmers . . .	R. Claeszen . .	non-actief . . .	1 Aug.
id. 2e „	C. G. Tichelaar. . .	Urania . . .	R. Claeszen . .	„
[O].v.adm. 2e kl.	C. Mathol.	id.	non-actief . . .	„
id.	id.	non-actief . . .	hospit. Helvoet	16 „
id.	W. Obbes	hospit. Helvoet	non-actief . . .	„
[Lu]it. t. z. 1e kl.	S. P. L'Honoré Naber	actief A/d.. . .	commt. Ever .	3 „
id. 2e „	J.J. v. Konijnenburg	non-actief . . .	Ever	„
id. 1e „	A. A. Visser	commt. Udur .	non-actief . . .	8 „
id. 2e „	J. de Graaff	machinistenschool. . .	V. Galen	„
id.	D. R. Schuitemaker	op verzoek eerv. ontslagen . .		2 „
id. 1e „	A. C. de Joncheere .	non-actief . . .	commt. Das. .	23 „
id.	A. H. C. Heijdeman.	commt. Das. .	eerv. ontheven	„
id.	id.		commt. Merva	24 „
id.	P. A. Bik	commt. Merva	non-actief . . .	„
[I]nspect. v. d. [M].-Stoomvt.d.	J. H. Gijzen	Oost-Indië . . .	1°. met verlof	19 Juli.
			2°. Direct. W/o.	30 Aug.
[L]uit. t. z. 2e kl.	H. H. O. v. Hecking Colenbrander. . .	Instituut W/o.	non-actief . . .	
[Ad]rts.	J. W. C. Bovenkerk.	benoemd tot off. v. gez. 2e kl.		1 „
id.	L.S.A.M. von Römer	id. „	id.	„
[O].v.adm. 2e kl.	J. H. van Trooijen .	Oost-Indië . . .	1°. met verlof	9 Juli.
			2°. non-actief	20 Aug.

Gedurende de maand Augustus.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
[Lu]it. t. z. 2e kl.	K. W. v. d. Chijs . .	op pensioen gesteld		16 Aug.
id. 1e „	S. de Ranitz	Dept. v. Marine	non-actief . . .	„
[A]elborst 1e „	M. A. Hooijkaas . .	id.	R. Claeszen . .	18 „
id.	H. M. Kluijskens .	id.	Gier	16 „
[Lu]it. t. z. 1e „	C. T. Steffelaar . .	Piet Hein . . .	Wachts. W/o.	10 „
id.	W. A. van Aken .	wordt 1e offic.	a/b. Heiligerlee	„
id. 2e „	P. H. Gallé	Gier	non-actief . . .	26 Juli.
id.	C. Rühl	Wachts. W/o.	Gier	„

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 2e kl.	P. H. Gallé	eervol ontslagen		6 Aug.
Kapt.-luit. t. z.	H. O. W. Planten	chef staf Helvoet	non-actief	16 „
Luit. t. z. 1e kl.	C. Fock	Directie Helvoet	tijdelijk chef staf Helvoet.	„
id.	F. J. v. d. Esch	Bellona	tijdel. Direct. Helvoet	20 „
Off. v. gez. 2e kl.	J. W. C. Bovenkerk	non-actief	hospitaal W/o.	21 „
id.	L.S.A.M. von Römer	id.	id.	1 Sept.
id.	J. Bosman	hospitaal W/o.	Zeehond	„
id.	L. J. Büller	Zeehond	Tromp	1 „
2e luit. marin.	H. F. Clarkson	bevorderd tot 1e luitenant		7 Aug.
Luit. t. z. 2e kl.	A. Quispel	id.	luit. ter zee 1e kl.	6 „
id.	M. K. Medenbach	id.	id.	„
id.	G. J. te Winkel	id.	id.	„
id.	J. Tissot v. Patot	id.	id.	„
id.	F. J. van der Esch	id.	id.	„
id.	J. de Lange	id.	id.	„
id.	A. v. d. Sluijs	id.	id.	„
id.	Jhr. E. B. J. Elias	id.	id.	„
id.	H. H. O. v. Hecking Colenbrander	id.	id.	„
id.	W. A. van Aken	id.	id.	„
id.	J. J. de Vries	id.	id.	„
id.	J. Voogd	act. Direct. A/d.	1°. met verlof	14 „
			2°. non actief	24 „
1e luit. marin.	W.J. Bernelot Moens	Directie A/d.	1 j. verlof verl.	1 Oct.
Kapt. marin.	C. P. van Borselen	Wachts. W/o.	Directie A/d.	„
id.	A. H. Bakker	korps	Wachts. W/o.	„
Kapt. ter zee	A. L. v. d. Moolen	op pensioen gesteld		16 Aug.
Kapt.-luit. t. z.	F. Pinke	bevorderd tot kapt. ter zee.		„
Luit. t. z. 1e kl.	C. W. de Visser	id.	„ kapt.-luit. ter zee	„
id. 2e „	J. T. C. v. Schreven	Oost-Indië	1°. met verlof	1 „
			2°. non-actief	12 Sept.
id.	J. T. C. Eeftinck Schattenkerk	non-actief	torp. Amsterd.	18 Aug.
id. 1e „	A. Quispel	id.	Marnix	20 „
Kapt. ter zee	A. H. Hoekwater	Oost-Indië	1°. met verlof	1 „
			2°. non-actief	29 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. C. Bentz v. d. Berg	id.	1°. met verlof	1 „
			2°. non-actief	12 Sept.
id. 2e „	C. A. Borren	id.	1°. met verlof	1 Aug.
			2°. non-actief	12 Sept.
id. 1e „	W. B. K. Boom	kon. instituut	non-actief	1 „
id.	H. J. Albarda	id.	off. instruct instituut	„
id. 2e „	Jhr. G. L. Schorer	Friesland	id.	„
id.	K. A. Telders	off. v. pol. instituut	W/s. W/o.	„
id.	G. Duyckink Sander	W/s. W/o.	off. v. pol. instituut	„
id.	A. Seret Azn.	id.	Friesland	„
id. 1e „	G. F. Noordhoek Hegt	non-actief	Kon. instituut	„

angen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
nach.1e kl.	J. Maandag	conservat. A/d.	Friesland . . .	11 Sept.
id. 2e „	L. B. C. Vries . . .	Friesland . . .	conservat. A/d.	„
. t. z. 1e „	B. Schreuders. . . .	Marnix	tijdelijk Dept. van Marine.	1 „
id.	A. van der Sluis . .	non-actief . . .	Marnix	„
v. gez. 1e kl.	B. van Utteren. . .	id.	gecommitteerd naar Hamburg	4 Aug.
.adm.2e kl.	H. B. van Dam . .	Nautilus	non-actief . . .	14 Sept.
id.	M. Meinesz	Friesland . . .	id.	„
id.	T. Akkerman . . .	R. Claeszen . .	Friesland . . .	„
id.	L. Hollaar	Van Galen . .	Nautilus	„
id.	J. Dolk	Wachts. A/d. .	R. Claeszen . .	„
id.	B. H. Vermaes. . .	non-actief . . .	Van Galen. . .	„
id.	A. G. v. d. Land. . .	Wachts. W/o.	Wachts. A/d. .	„
id.	W. H. Heeris . . .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	„
.-administr.	J. J. G. Jas.	id.	Nautilus	2 Oct.
id.	N. F. Dijkema . . .	id.	Piet Hein . . .	15 Sept.
id.	J. W. B. Everts . .	id.	id.	„
id.	C. C. Krieger. . . .	id.	Wachts. W/o.	„
id.	C. de Priester . . .	id.	Tromp	2 Oct.
it. t. z. 2e kl.	J. R. Filtz	non-actief . . .	R. Claeszen . .	datum
f.v.adm.1e kl.	J. A. Grootendorst .	Oost-Indië . . .	met verlof. . .	onbek.
spect. van ministratie	D. G. Krol van der Hoek	id.	1°. met verlof 2°. non-actief	„ „
ff.v.adm.1e kl.	F. H. A. v. d. Brugh	gepensionneerd		„
id. 2e „	G. W. Erfmann . .	bevorderd tot off. v. adm. 1e kl.		„
uit. t. z. 2e „	L. C. P. Eeftinck Schattenkerk . .	torpedodienst .	Wachts. A/d. .	„
id.	A. D. Muller	Friesland . . .	Wachts. W/o.	„
id.	Jhr. R. F.O. Groeninx van Zoelen. . . .	Heiligerlee . .	Friesland . . .	„
id.	A. H. v. d. Mersch	Wachts. A/d. .	Heiligerlee. . .	„
spect. v. d. toomvaartd.	W. F. v. d. Waarden	Dept. v. Marine	non-actief . . .	„
.-mach. 1e kl.	J. T. Fauel	Directie A/d. .	Dept. v. Marine	„
id. 2e „	J. Koopman	Directie W/o. .	torpedo-atelier Amsterdam	„
.-administr.	P. H. Sluijter. . . .	bevorderd tot off. v. adm. 2e kl.		„
id.	J. J. de Kruijff. . .	id.	id.	„
id.	D. Kool	id.	id.	„
id.	J. Rotgans	id.	id.	„
id.	H. M. de Groot . .	id.	id.	„
id.	P. J. Dikkers . . .	id.	id.	„

MUTATIËN IN OOST-INDIË.

Maand Mei 1906.

Rangen:	*Namen*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Kapt. ter zee	G. P. van Hecking Colenbrander	Dept. v. Marine	gerepatrieërd	2 Mei.
Luit. t. z. 1e kl.	J. S. A. Kroon	de Ruijter	H. Hendrik	7 „
Off. v. gez. 2e kl.	J. H. A. T. Tresling	Dept. v. Marine	K. d. Nederl.	12 „
Adelborst 1e kl.	J. Veldkamp	K. Regentes	Siboga	13 „
Off. v. adm. 1e „	A. M. Post Uiterweer	H. Hendrik	K. d. Nederl.	16 „
id.	J. S. de Bruijn	K. d. Nederl.	H. Hendrik	„
Luit. t. z. 2e „	P. J. Jager	Mataram	K. d. Nederl.	21 „
Adelborst 1e kl.	A. J. W. v. Anrooij.	K. Wilhelmina	Mataram	„
Luit. t. z. 1e kl.	T. J. Creijghton	non-actief	Dept. v. Marine	22 „
id. 2e „	A. F. Hansen	K. d. Nederl.	Bali	28 „
Off. v. adm. 2e „	D. Kaan	K. d. Nederl.	Van Doorn	21 „

Maand Juni 1906.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Off. v. gez. 2e kl.	P. Geerke	K. d. Nederl.	K. Regentes.	1 Juni.
Off.-mach. 2e kl.	D. Klazinga	non-actief	K. Wilhelmina	2 „
Adj.-administr.	H. M. de Groot	K. d. Nederl.	K. Regentes	5 „
id.	P. J. Dikkers	K. Regentes.	K. d. Nederl.	„
Luit. t. z. 1e kl.	A. C. de Joncheere	Dept. v. Marine	gerepatrieërd	7 „
Off. v. adm. 1e „	K. A. de Josselin de Jong	de Ruijter	rol Dept. v. M.	8 „
Adj.-administr.	W. G. Gerdes	K. Wilhelmina	de Ruijter	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. S. A. Kroon	H. Hendrik	id.	12 „
Off. v. adm. 2e „	J. H. v. Trooijen	Van Doorn	gerepatrieërd	13 „
Insp. M. S. D.	J. H. Gijzen	K. d. Nederl.	id.	„
Luit. t. z. 2e kl.	J. A. Brouwer	Van Gogh	K. d. Nederl.	14 „
1e luit. marin.	H. bar. van Hemert tot Dingshof	K. d. Nederl	K. Regentes	16 „
1e luit. marin.	F. A. Kimball	K. Regentes.	K. d. Nederl.	„
Luit. t. z. 2e kl.	A. M. v. Roosendaal	Bali	id.	17 „
id.	K. P. F. Schmitt	Flores	id.	„
id.	J. G. v. d. Laan	Zeeland	Van Gogh	„
Off. v. adm. 2e kl.	J. H. A. Boertje	K. d. Nederl.	Serdang	18 „
id.	G. W. Erfman	Serdang	Zeeland	„
Off. v. adm. 1e kl.	Z. J. v. d. Vegte	Zeeland	K. d. Nederl	„
Luit. t. z. 2e „	K. P. F. Schmitt	K. d. Nederl.	Zeeland	19 „
Off.-mach. 2e „	H. C. But	bevord. tot off.-mach. 1e kl.		21 „
Kapt. ter zee	I. v. d. Bosch	non-actief	H. Hendrik	25 „
id.	A. H. Hoekwater	onth. bevel Ned. eskader O.-I.		28 „
id.	I. v. d. Bosch	belast m/h. bev. Ned. esk. O.-I.		„
Luit. t. z. 1e kl.	W. J. G. Umbgrove	Serdang	H. Hendrik	29 „
Off.-mach. 1e „	A. v. Aanholt	K. Regentes	Zeeland	30 „
id.	W. J. Snaauw	Zeeland	K. Regentes	„
id. 2e „	H. C. But	K. Wilhelmina	de Ruijter	„

INHOUD:

IIe Jaargang 1906—1907. 4de Aflevering. — 13 Nov. 1906.



MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

G. F. NOORDHOEK HEGT, J. D. ALBARDA, H. J. ALBARDA,
C. ARONSTEIN, Jhr. G. L. SCHORER, C. L. M. BIJL DE VROE,
J. TISSOT VAN PATOT, *(secretaris).*

DEN HELDER.
C. DE BOER JR.

4

TEWATERLATING VAN Hr. Ms. JACOB VAN HEEMSKERCK

DOOR Z. K. H. PRINS HENDRIK DER NEDERLANDEN, HERTOG VAN MECKLENBURG.

Des namiddags ten half drie van den 22[sten] September 1906 had te Amsterdam de plechtige tewaterlating van dit pantserschip plaats. Z.E. de Minister van Marine noodigde Z. K. H. uit dit te bewerkstelligen onder het houden van de navolgende rede:

Koninklijke Hoogheid,

Ik betuig Uwe Koninklijke Hoogheid mijn eerbiedigen dank voor de mij verleende vergunning op deze plaats het woord tot Haar te richten.

Vervolgens spreek ik dankbaar de erkenning uit voor de groote welwillendheid, door Uwe Koninklijke Hoogheid betoond, door Hare zeer gewaardeerde medewerking bij deze plechtigheid wel te willen verleenen.

Het schip, tot welks tewaterlating Uwe Koninklijke Hoogheid zich bereid heeft verklaard en waaraan het Hare Majesteit behaagd heeft den naam te geven van „Jacob van Heemskerck" is een pantserschip dat geheel voltooid en uitgerust voor zee een waterverplaatsing zal hebben van 5000 tonnen.

Tot den bouw werd besloten bij de bekrachtiging door Hare Majesteit van de wet tot vaststelling van het VIe hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het jaar 1905, onder het bestuur van den minister van marine, den vice-admiraal A. G. Ellis. De kiel werd gelegd op den 15[den] Augustus van het vorige jaar. De kosten voor den bouw en de uitrusting worden in hun geheel geraamd op *f* 4.660.000.

Wanneer eenmaal dit schip gereed zal zijn voor den dienst, zal de Nederlandsche zeemacht een krachtige gevechtseenheid rijker zijn geworden.

Dit schip, thans nog een beweginglooze massa, wacht op de handbeweging van Uwe Koninklijke Hoogheid, om het element op te zoeken, waarin het zijne diensten zal hebben te verrichten.

Ligt het eenmaal te water, een doode ijzermassa, dan zal er nog veel tijd en arbeid noodig zijn, om er van te

maken wat het worden moet. Nog geruimen tijd zullen honderden rappe handen bezig zijn, om in den hollen romp al de organen aan te brengen, zorgvuldig bewerkt en vernuftig in elkander gevoegd, waaraan het schip later als zeebeploeger en als strijder, zijne kracht zal moeten ontleenen.

En eindelijk, om het kunstig geheel de ziel in te blazen zal daar aan boord komen de bemanning, een 340 tal koppen sterk, en de oude Hollandsche kleuren zullen worden geheschen en Hr. Ms. pantserschip „Jacob van Heemskerck" zal gereed zijn om te gaan waarheen men het zenden wil en te doen wat men het opdragen zal. In gulden letteren zal het vertoonen den naam van dien uitstekende onder Holland's admiralen, die, het wapen van 's lands vijanden even weinig vreezende als de gevaren der Noordelijke IJszee, bij zijn uitermate stouten aanval op de Spaansche vloot in de baai van Gibraltar, de overwinning kocht met zijn bloed.

Draagt het schip eenmaal met eere dien naam over de wateren, naast het Koninklijke wapen met het fiere devies „Je maintiendrai", dan zal men het zich dankbaar herinneren hoe Uwe Koninklijke Hoogheid, met de Haar eigen warme belangstelling in 's lands zeemacht, deze plechtigheid heeft willen volvoeren, daarmede een ieder aanvurende tot de uiterste krachtsinspanning in den dienst van de Koningin en het vaderland.

Thans zij het mij vergund, Uwe Koninklijke Hoogheid te verzoeken, de tewaterlating van Hr. Ms. pantserschip „Jacob van Heemskerck" wel te willen bewerkstelligen.

Z. K. H. antwoordde daarop:

Excellentie,

Gaarne zal ik gevolg geven aan Uwe uitnoodiging om dezen fieren bodem te water te laten.

De naam welke de Koningin aan dit schip gegeven heeft, moge er toe bijdragen de herinnering levendig te houden aan de groote heldengestalten, die onze vloot in de roemrijkste tijdperken onzer geschiedenis sierden, en het voorbeeld door Jacob van Heemskerck gegeven, ten allen tijde navolging vinden bij de Zeemacht, en mogen zij, die, als straks dit pantserschip voltooid zal zijn, de eer zullen hebben daarop te dienen, dezelfde zeemanschap en even taaie volharding tentoonspreiden, en hun moed die van den wakkeren en edelen Zeeheld evenaren.

„Jacob van Heemskerck", mijne beste wenschen vergezellen U op Uwen weg; voer onze driekleur op alle zeeën tot roem van Koningin en Vaderland!

VISSCHERIJSPORT AAN BOORD ONZER OORLOGSSCHEPEN.

Tot nog toe heeft de vischsport weinig ingang bij onze marine gevonden.

Gedeeltelijk is dit toe te schrijven aan de geringe ervaring, die op dit gebied werd opgedaan aan boord onzer oorlogsschepen, gedeeltelijk ook door de opvatting, dat slechts weinigen die sport kunnen beoefenen en over het algemeen de officieren daaraan geen werkzaam aandeel kunnen nemen, omdat de gelegenheid daartoe zich in een te beperkten zin voordoet. Voornamelijk spruit deze opvatting voort uit de weinige bekendheid met den aard der beoefening der zeevisscherij en ook omdat de enkele malen, dat aan boord onzer Politiekruisers in de Noordzee die vischsport wel beoefend werd, zij bijna altijd geschiedde onder de leiding van den aan boord zijnden zeeloods.

Zoo waren de opgedane ervaringen meer van plaatselijken aard; mondeling werden zij wel eens aan anderen meegedeeld, doch de meesten konden zich van den vrij ingewikkelden gang van zaken bij die visscherij geen goede voorstelling maken.

Vooral was dit het geval voor hen, die nooit aan boord der Politiekruisers gediend hadden en onbekend waren met de bijzondere omstandigheden, waarin die schepen tusschen de groote visschersvloten op de Noordzee verkeeren.

De vischsport boezemde daardoor niet die belangstelling in, welke zij toch in ruime mate verdient, daar zij in dubbel opzicht een voordeeligen invloed aan boord onzer schepen kan uitoefenen.

Zooals elke sport de onderlinge deelnemers meer bij elkander brengt, zoo brengt ook de vischsport officieren, machinisten en onderofficieren en ondergeschikten meer bij elkander. De belangstelling in de resultaten der vangst, het gereedmaken der visscherijattributen vormen de brug tot nadere kennismaking en onderlinge waardeering.

Zooals wij zien zullen, nemen de officieren ook daadwerkelijk deel aan die visscherij door te bepalen waar zij zal uitgeoefend

worden, door na te gaan of de omstandigheden van het oogenblik, c.q. wind en zee, de uitoefening der visscherij veroorloven, door tijdens de vangst de wacht te doen, te manoeuvreeren bij het uitzetten en het later weer inhalen van het dikwijls ingewikkelde vischtuig en gedurende de vangst te waken, dat de verschillende praktische voorschriften voor de goede uitoefening eener bepaalde visscherij allen worden opgevolgd en nagekomen.

De vischsport aan boord van een oorlogsschip versterkt dus de onderlinge kameraadschap en waardeering der verschillende opvarenden, van welken rang of graad zij ook zijn en bevordert de aankweeking van flinke zeemanseigenschappen bij de verschillende deelnemers.

Daarom verdient zij ook onze volle belangstelling, omdat zij veel kan bijdragen tot het bewaren van een opgewekten geest onder de bemanning en tot veraangenaming van het soms weinig afwisselend scheepsleven.

Daar de ervaringen van enkelen, in het bijzonder op het gebied der schrobnet- en beugvisscherij, niet werden opgeteekend en over het algemeen te zelden gevischt werd, verscheen ook nimmer in ons „Marineblad" eene duidelijke en uitvoerige beschrijving van hare toepassing, waardoor de liefhebberij tot hare beoefening kon worden opgewekt en aangewakkerd.

Daar mij bovendien geen Nederlandsch of buitenlandsch werk bekend is, waar o. a. het schrobnetvisschen of het z.g. korren in al zijn onderdeelen en eigenaardigheden volledig wordt beschreven, ook niet in het bekende werk van A. HOOGENDIJK „De Groote Visscherij op de Noordzee", heb ik gemeend den jongeren zeeofficier en opvarende der Koninklijke Marine een dienst te bewijzen door de ervaring mede te deelen, op dit gebied aan boord Hr. Ms. „Zeehond" opgedaan.

En als het ware een leiddraad geven hoe in verschillende voorkomende omstandigheden bij het korren en beugen gehandeld kan worden om een goede en veilige vangst te verkrijgen.

Aan boord Hr. Ms. „Zeehond", die gedurende 14 maanden onder mijn bevel in de Noordzee voer (1 Juni 1904—1 Aug. 1905), werd op het gebied der zeevisscherij geheel en al eigen ervaring opgedaan.

Van alle vischvangsten, van de weersomstandigheden, waaronder zij geschiedden, van de bijzonderheden, die zich daarbij voordeden, van de plaatsen en zeediepten, waarin zij werd uitgeoefend, van dit alles werd systematisch aanteekening gehouden om eens begane fouten te kunnen verbeteren en om later een goed overzicht te verkrijgen van de verschillende moeilijkheden, die moeten overwonnen worden, alvorens de inrichting der visscherijattributen en de uitoefening der vischvangst zelf beantwoordden aan onze verwachting en de overtuiging verwekten, dat wij tenslotte het vraagstuk meester waren.

En hoewel, zooals later bleek, in den beginne wel eens fouten werden begaan, tenslotte werd die vischsport met vrucht door een aantal deelnemers beoefend, die naar mate van hunne

betrekking daaraan een meer of minder werkdadig deel namen. Herhaaldelijk werd gekord, soms gebeugd, zoo dikwijls de gelegenheid zich daartoe aanbood in overeenstemming met den eigenaardigen en afwisselenden dienst van den Politiekruiser.

Waar deze in de voorjaarsmaanden dienst doet op 20 à 30 mijl afstand langs de Nederlandsche kust, van de monden der Maas tot die der Eems, dan weer het ruimere sop kiest en naar de Doggersbank, de Groote en Kleine Visschersbank zwalkt, in de zomermaanden voornamelijk bij de Shetlandsche eilanden en de Schotsche kust kruist tusschen de haringvloot, in den herfst met haar naar de Doggersbank, het Silverdiep en onder het Zuidelijk deel der Engelsche kust trekt nabij Yarmouth, daar is het duidelijk, dat die gelegenheden niet altijd zoo voor de hand lagen.

Het korren kon geen dagelijksch werk worden, doch was en moest blijven de beoefening eener visscherijsport ten genoege en ten nutte van officieren en manschappen, afhankelijk van weder en wind, maar vooral van de plaats waar zich oogenblikkelijk Hr. Ms. „Zeehond" bevond.

Van Rijkswege wordt sedert tal van jaren aan de politiekruisers behalve kleiner vischtuig ook nog eene kor verstrekt met haar volledig tuig.

Het korren geschiedde gewoonlijk des nachts; in de zomermaanden wanneer meer tijd beschikbaar is door het zoo veel langduriger daglicht, gebeurde dit ook een enkele maal over dag te midden van andere korrende vaartuigen, zoodat het politietoezicht daardoor niet werd geschaad, eventueel toch kon worden opgetreden en zoowel het een als het ander kon geschieden.

Natuurlijk zal een nieuweling in deze soort van vischsport niet dadelijk de resultaten verkrijgen op welke hij wel gehoopt had, doch hoe grooter en talrijker zijne min of meer aangeboren zeemanseigenschappen, hoe sneller invloed hij daarop zal uitoefenen en hoe betere uitkomsten hij zal verkrijgen.

Als aanhangsel tot deze bijdrage kan men vinden een overzicht van de resultaten dezer vischsport aan boord Hr. Ms. „Zeehond" over de maanden Januari tot en met Juli 1905. Bij een nadere beschouwing van de verschillende vangsten tijdens die maanden blijkt hoe in verband met het jaargetijde een rijpere ervaring zich langzamerhand op elk gebied dezer vischsport deed gelden en daardoor tenslotte de vangsten verbeterden.

Bij sommige gelegenheden was de buit zoo overvloedig, dat de kok niet aan alle aanvragen, om de gevangen visch te bakken, kon voldoen. Gedeeltelijk werd die dan gekookt verorberd, in enkele gevallen soms gedroogd en gezouten.

Nauwkeurig werd iedere maal, dat gekord werd aanteekening gehouden van het aantal en de soort der gevangen visschen, eveneens op welke wijze de vangst onder de donateurs en de leden eener daartoe aan boord Hr. Ms. „Zeehond" opgerichte Visscherijvereeniging werd verdeeld en tenslotte vermeld alle

bijzonderheden, die zich tijdens het korren hadden voorgedaan.

En die bijzonderheden waren dikwijls niet gering in aantal en vooral voor diegenen aan boord, welke twijfelden aan het goede eindresultaat, soms van zeer ontmoedigenden aard.

Dan was de kor uitgezet met den korboom omgekeerd, zoodanig, dat de paardenpooten der sleepijzers naar boven stonden en deze dus niet sleepten, waardoor de netopening gesloten was, dan was onder het afvieren der kor de vaart van het schip niet voldoende geweest, zoodat het kornet met zijn staarteinde over den korboom was geslagen en dus op zeer verkleinde wijze over den zeebodem had gesleept.

Een andere maal was het kornet verkeerd aan den korboom aangeslagen en met de grondreep aan de bovenzijde gekomen, zoodat het dichte net over den grond sleepte. Dan weer waren de voorloopen der kor te kort genomen, waardoor de hanepoot der kor niet lang genoeg werd, zoodat er te veel kracht op den korboom kwam en deze spoedig brak of wel was het kornet gescheurd omdat het over een te ongelijkmatigen en steenachtigen zeebodem had gesleept, zoodat alle nog gevangen visch bij het lichten der kor kon ontsnappen.

Nog een andere maal had het schip tijdens het korren te veel vaart geloopen, waardoor het kornet of de korboom moest scheuren; in één woord allerlei minder aangename ondervindingen voor den ongeoefende bleven niet uit.

Gedurende den eersten tijd ving men dan ook weinig visch, doch door volharden zijn tenslotte al die moeilijkheden overwonnen.

Daaraan is waarschijnlijk toe te schrijven, dat die vischsport zoo weinig ingang vond bij onze marine, terwijl zij toch naar mijne overtuiging ook in Indië op verschillende schepen met goeden uitslag is te beoefenen, als daarvoor geschikte vischterreinen zijn te vinden.

Met onze grootste oorlogsschepen kan men niet korren. Zulk een schip met een kornet achter zich sleepende op een lengte van 150—250 M. is natuurlijk minder manoeuvrabel dan een korrend klein schip. Bovendien zou er reeds spoedig te veel kracht op de kor komen en deze van bijzonder sterke en daardoor duurdere materialen vervaardigd moeten worden, opdat korboom of kornet bestand zouden zijn tegen het sleepvermogen door een dergelijk schip ontwikkelt, al was de vaart daarvan ook zoo gering mogelijk.

De grootste stoomschepen, die deze visscherij als bedrijf uitoefenen, de stoomtrawlers, zijn gewoonlijk van niet grooteren inhoud dan van 280 ton (van 1000 M^3).

Hiermede is echter niet gezegd, dat grootere schepen niet kunnen korren; deze tonneninhoud geeft slechts ongeveer de maximum grootte aan der schepen, waarmede het voor den particulieren reeder mogelijk is van de schrobnetvisscherij door middel van stoomschepen nog een loonend bedrijf te maken. Uit de ervaring, opgedaan met Hr. Ms. „Zeehond", welks

waterverplaatsing 723 ton bedraagt, kom ik tot de gevolgtrekking, dat deze vischsport kan beoefend worden op het grootste deel onzer schepen met niet grooter inhoud dan ± 1500 ton.

Onze flottieljevaartuigen, politiekruisers, opnemingsvaartuigen en instructieschepen vallen daarom alle onder die rubriek.

Ook komen in Ned.-Indië alle schepen der Gouvernements-Marine en verschillende communicatievaartuigen van eenige grootte, zooals enkele residentiestoomers in de Molukken, daarvoor in aanmerking.

De zeilschepen, die aan de schrobnetvisscherij deelnemen, de bommen, de loggers en de smakken zijn veel kleiner van inhoud dan de stoomtrawlers. Het zijn toch goede zeeschepen, die de geheele Noordzee kunnen bevaren en bovengenoemde visscherij voornamelijk uitoefenen op een zeestrook van 40 tot 50 Engelsche mijlen breedte, die men zich evenwijdig langs de Nederlandsche kustlijn kan getrokken denken vanaf de monden der Maas tot die der Eems.

Onze instructiescheepjes de „Argus", de „Boelen", de „Vooruit", de „Castor" en de „Pollux" kunnen evenals zij op bovengenoemde zeestrook op hunne oefeningstochten met kans op goeden uitslag in de Noordzee korren.

Nog kleinere vaartuigen, welke op die wijze visschen, zijn de schokkers. Zij verwijderen zich gewoonlijk niet verder dan een 20 Engelsche mijl van onze kusten, in de zomermaanden wagen zich enkelen wel eens verder zeewaarts, doch de meesten blijven in een nadere nabijheid der kust dan onze bommen en loggers. Tijdens de wintermaanden, als het stormtijdperk zijn hoogtij viert, dan komen zij weinig of niet buiten onze zeegaten.

Voor den vischsportliefhebber bestaat daarin een aanwijzing op de mogelijkheid, dat er meerdere gelegenheden te vinden zijn om op verkleinde schaal de schrobnetvisscherij te beoefenen.

Hoe ondieper het water, waarin men vischt, hoe minder kracht er benoodigd zal zijn om het kornet met voldoende vaart over den zeebodem te sleepen.

Is die dus schoon genoeg, d. w. z. liggen niet her en der voorwerpen daarop verspreid, waardoor het sleepen belemmerd wordt, het kornet lichtelijk scheurt en de visscherij niet loonend zou zijn, dan kan men ook in betrekkelijk ondiep water van 5 tot 15 M. diepte, op die wijze visschen, zelfs al is de zeebodem dan een weinig ruig, hetgeen toch in onze zeegaten te verwachten is. Het kornet zal dan alleen van zwaarder touwwerk moeten vervaardigd zijn, om het gemakkelijk scheuren te beletten, en de afmetingen moeten betrekkelijk kleiner genomen worden, naarmate van den tonneninhoud van het vaartuig, dat men tot korren bezigt.

Zoo zullen ook de zware barkassen en groote sloepen van onze grootste schepen wellicht geschikt zijn om met een verkleind vischtuig te korren, waardoor de mogelijkheid bestaat, dat die vischsport ook op de grootste schepen kan beoefend worden.

Nu bij onze marine een Sportvereeniging is opgericht en wij eveneens een Marine-Jachtclub bezitten, die beiden de steun van ons Hoofdbestuur der marine genieten, zouden in den zomertijd wellicht proeven kunnen worden genomen met een stoombarkas der marine in bovengenoemde richting. Dàarna of het de moeite loonend ware om in de verschillende maritieme directies of stations met kleinere vaartuigen met verkleind vischtuig te korren en in welke gedeelten van het jaar onze zeegaten te Helder, Hellevoetsluis en Vlissingen zich daartoe voor een deel het beste leenden.

Door het bij welslagen beschikbaar stellen in elke afdeeling van de Marine-Jachtclub van een flink daartoe ingerichte marine-vischsloep met bijbehoorend vischtuig en zoo noodig van een stoombarkas, zou dit denkbeeld wellicht voor verwezenlijking vatbaar zijn.

Marine-Sportclub en Marine-Jachtclub zouden zich daartoe kunnen combineeren, om de noodige belangstelling op te wekken en om tot een goed resultaat te komen.

Met deskundige voorlichting zouden wij langzamerhand bij de marine op die wijze de vischplaatsen en gronden in onze zeegaten leeren kennen.

Onze plaatselijke bekendheid der Nederlandsche zeegaten zoude vermeerderd worden door de beoefening der vischsport, waardoor ook de oorlogswaarde van ons marinepersoneel zou toenemen.

Voor de opleiding der lichtmatrozen in Willemsoord, voor die der matrozen en jongens in Hellevoetsluis zou op die wijze een gezonde en aardige afleiding gevonden kunnen worden in hun eerstbeginnend zeemansleven.

Reeds in hun eerste oefeningsjaren bij de marine zouden bij sommigen de kiemen worden gelegd tot de liefhebberij der vischsport en de kennis gekweekt worden tot hare latere goede beoefening in volle zee.

Ook in Indië stel ik mij voor, dat op die wijze goede resultaten te verkrijgen zijn en op onze groote schepen met behulp der eigen groote sloep of der stoomsloepen gelegenheid genoeg zal bestaan, om te kunnen korren, mits daartoe geschikte vischterreinen gevonden worden.

Een van de groote bezwaren voor de eerstbeginnenden bij het korren met stoomschepen, is de moeilijkheid, om te voorkomen, dat de kor of de korreep in de schroef komt, waardoor het korrende schip vleugellam zoude kunnen worden geslagen.

Menigeen wordt wellicht door de mogelijkheid op dit gevaar afgeschrikt of weerhouden, om die soort van vischsport met een grooter stoomschip dadelijk te beginnen.

Leert men daarom eerst het korren met een zeilsloep, daarna met een stoombarkas, vervolgens met zeilschepen als de b.g. instructieschepen, dan leert men die vischsport grondig kennen en heeft de noodige practische ervaring verkregen om voor zulk een gevaar te waken en dergelijk onheil te voorkomen.

Men kan mij misschien opmerken, dat de beoefening dezer vischsport schaden zal aan de algemeene geoefendheid der equipage, doch deze opmerking zoude ongegrond zijn.

Voor het korren met kleinere vaartuigen is geen groot deel der equipage noodig en kan dit gerustelijk zoowel over dag als 's nachts geschieden naarmate de gelegenheid daartoe bestaat.

Daar het beter is des nachts te korren en dit ook meestentijds geschiedt, gaat daarmede niet gepaard tijdverlies voor exercitiën ef andere nuttige werkzaamheden. Bij eenige oefening duurt het uitzetten of het lichten der kor op een stoomschip met een stoomspil niet langer dan ± 10 minuten voor de eerste en ± 30 minuten voor de tweede manoeuvre.

Tijdens het korren zelf, welke bezigheid gewoonlijk 6 uur duurt, heeft men alleen vaartverlies te constateeren, daar met een stoomschip onafhankelijk van wind of stroom in elke gewilde richting, dus ook in die van den te volgen koers kan gekord worden.

Hoe menigmaal worden ook in Ned.-Indië door onze oorlogsbodems kruistochten gemaakt, waar voldoende tijd beschikbaar is om zich een enkele maal dit vaartverlies te getroosten en dus des nachts af en toe te korren, indien de natuurlijke gesteldheid van den zeebodem en de diepte dit toelaten. Zelfs over dag korrende, hetgeen in den beginne wenschelijk is voor den minder geoefende, kunnen alle exercitiën even goed als anders geschieden, terwijl men meer in het bijzonder kan beoefenen, omdat het schip weinig vaart loopt:

a. de aanvaarrol en de verlaatrol;
b. het gelijktijdig strijken en hijschen van alle of van meerdere sloepen;
c. het zeilen en roeien met sloepen;
d. het schijfschieten met geweer of revolver op een sleep- of gierschijf.

De algemeene geoefendheid der bemanning behoeft dus door de beoefening dezer vischsport niet geschaad te worden. Zij zal integendeel een aardig en aangenaam tijdverdrijf blijken te zijn in het soms zoo eentonige scheepsleven in Nederl.-Indië.

Men heeft dan het voordeel de visch tenminste altijd versch te kunnen nuttigen, hetgeen ook van veel waarde is in een tropische landstreek, waar de vischhandel zoo slecht en primitief is ingericht als in Ned.-Indië. Wij zeevarenden moesten eigenlijk in zee nimmer versche visch behoeven te ontberen; met eenige inspanning en ervaring is dit doel door middel der vischsport misschien gedeeltelijk wel bereikbaar.

Ook voor hem, die gaarne zich op de hoogte stelt van den bijzonderen rijkdom van fraaie schelpen, welke in de Indische wateren voorkomen, kan de kor een welkom werktuig blijken, om zijne schelpenverzameling te verrijken.

Tot aanmoediging van de vischsport werd onder de bemanning van Hr. Ms. „Zeehond" eene visscherijvereeniging opgericht.

Ook om te voorkomen, dat tijdens den tijd van vast werken uit onbekendheid of gemakzucht de lust zoude ontbreken om de vischsport met opgewektheid te beoefenen.

Het etat-major en de machinisten werden donateurs der Vereeniging, om haar geldelijk te steunen. De overigen, onderofficieren en schepelingen (varieerende van 65—70 personen), konden allen lid worden. Het aantal leden bedroeg maandelijks 55—50 onderofficieren en manschappen.

Tevens werd bepaald, dat bij het korren alleen zij, die lid waren der Vereeniging, behoefden deel te nemen aan de verschillende werkzaamheden, verbonden aan het uitzetten en lichten der kor.

Een concept-reglement werd opgemaakt, dat na door de opgedane ervaring eenige wijzigingen ondergaan te hebben, ten slotte goed voldeed. Als aanhangsel is het ter volledige kennismaking bij deze bijdrage gevoegd.

In den beginne bestond het Bestuur uit den chef der equipage, president, en 4 leden, 2 onderofficieren en 2 mindere schepelingen; doch het bleek in de practijk voor zulk een betrekkelijk kleine equipage, gemakkelijker en beter te zijn als dit getal zich, behalve den president, bepaalde tot 2 leden, een onderofficier en een mindere schepeling.

Voor grootere schepen met een aanzienlijker equipage komt mij ook een meer voltallig bestuur gewenscht voor.

Aan het bestuur waren toegevoegd de scheepskok als bereider van de gevangen visch; de schrijver, die al het wetenswaardige der vischvangsten en der Vereeniging op het papier stelde, benevens 4 flinke matrozen korders, die in het bijzonder aangewezen waren voor de behandeling en het onderhoud der kor. De 6 laatstgenoemde schepelingen ontvangen eene kleine maandelijksche geldelijke toelage voor hunne meerdere en bijzondere bemoeiïngen ten dienste der Vereeniging.

De officier van administratie verstrekte welwillend zijne hulp voor de inning der contributies en donaties, voor de uitbetaling der toelagen, het geregelde bijhouden der verantwoordingsboeken der Vereeniging, het bewaren harer gelden en het inslaan van hare benoodigdheden: boterolie om te bakken, aas om te beugen, enz.

Behalve het deel der vangst, dat billijkheidshalve aan de donateurs toekwam, werd het overige deel steeds gelijkelijk onder alle leden verdeeld. Steeds werd gewaakt, dat ook de fijnere vischsoorten gelijkelijk werden verdeeld en daartoe van iedere verdeeling telkens aanteekening gehouden.

Op de boven beschreven wijze was deze Vereeniging ten genoege harer leden ingericht en kon zij vruchtdragend werken door het bewaren van een opgewekten geest onder de bemanning en het brengen van eenige afwisseling in het gewone scheepsleven.

Teneinde een overzicht te geven van de visscherijsport aan boord Hr. Ms. „Zeehond", volgt hiernevens eene volledige be-

schrijving van de inrichting van het schrobnet, van het daarbij behoorende en gebezigde tuig, de wijze van uitzetten en lichten der kor en tenslotte van het korren zelf.

Na bestudeering dezer beschrijving kunnen mogelijke voorstanders der vischsport proefondervindelijk uitmaken op welke wijze de afmetingen van een practische kor met haar tuig ook voor de kleinere vaartuigen geringer moeten genomen worden dan hier is aangegeven. De flottieljevaartuigen, de opnemingsvaartuigen, de instructievaartuigen, zoowel de zeil- als stoomvaartuigen, en de politiekruisers, kunnen geheel de opgegeven afmetingen der kor en van haar tuig navolgen met flinke kans op een goede vangst.

Met de kleine beuglijn werd nog niet veel ervaring opgedaan, doch voldoende om over de goede mogelijkheid dezer vischsport aan boord reeds een beslist bevestigend oordeel te kunnen vellen.

A. BESCHRIJVING DER KOR VAN HR. MS. SCHOENER „ZEEHOND."

Deze bestaat uit de navolgende hoofddeelen:

a. de korboom,
b. de sleepijzers of paardenpooten,
c. het kornet,
d. het tuig om de kor te sleepen,
e. het tuig om de kor te lichten.

a. De korboom dient om bij het sleepen der kor over den zeebodem den ingang van het eigenlijke net open te houden. Aan boord van Hr. Ms. „Zeehond" bezit hij slechts een lengte van 8.5 M. en een dikte van 1.5 dM. diameter in het midden, naar de uiteinden verdunnend toeloopend tot 1 dM. diameter, een grootte zooals de korboom van een schokker bezit.

Bij de meeste zeevisschersvaartuigen is de korboom echter veel langer, die lengte bedraagt daar gewoonlijk 17—18 M.; op deze schepen, welke uitsluitend voor visscherijdoeleinden zijn ingericht, kan dit zwaardere en grootere visscherijtuig beter en gemakkelijker behandeld worden dan op een schip als Hr. Ms. „Zeehond", waar de schrobnetvisscherij geheel bij wijze van sport beoefend wordt. De korboom moet zeer sterk, maar mag niet al te zwaar zijn; gewoonlijk wordt hij vervaardigd van eikenhout of beukenhout, soms ook van dennenhout.

Wil men echter een korboom van dennenhout gebruiken, die goed bestand is tegen het sleepen van de kor op groote of ongelijkmatige diepten, dan is het bepaald noodig, dat hij nog op de een of andere wijze versterkt wordt.

Aan boord Hr. Ms. „Zeehond" werden daarom over de geheele lengte van den korboom aangebracht en met hout-

schroeven bevestigd 4 lange ijzeren reepen, 4 cM. breed en 4 mM. dik.

Die reepen werden opgesloten door 12 ijzeren banden, van hetzelfde soort bandijzer vervaardigd, op gelijke afstanden van elkaar roodgloeiend om den korboom aangebracht, zoodat zij bij afkoeling goed stevig er om vast krompen.

De zwaarte van den aldus versterkten korboom bedraagt 106 K.G.; met het schip kan nu tijdens het korren wat meer vaart worden geloopen zonder gevaar, dat de korboom breekt, zoodat in een bepaald tijdsverloop grooter vischterrein kan worden afgevischt, dan anders het geval zou zijn, waardoor de kans op een ruimere vangst ook grooter wordt.

Op ieder uiteinde van den boom is een zwaren ijzeren band bevestigd met stevige penvormige bout, die aan het uiteinde van een schroefdraad is voorzien. Over deze penbouten, die in dwarsscheepschen stand zijn geplaatst, zoodanig, dat zij den boom als 't ware in die richting verlengen, worden de sleepijzers geschoven, de zoogenaamde paardenpooten, en daarna met een stevige moer opgesloten.

Op 1.2 M. uit het midden van den boom zijn nog 2 ijzeren banden aangebracht, elk voorzien van een oog met ijzeren kettingschalm van 12 mM. dikte. Op die schalmen worden de harpen bevestigd van een ± 1.5 M. lange staaldraadschinkel, op welks kous het zoogenaamde haketouw met een harp wordt opgesloten.

Dit haketouw doet dienst bij het laatste gedeelte van het lichten der kor, wanneer de stalen sleeptros, die op den hanepoot der kor is gestoken, reeds geheel binnenboord is gedraaid; hiermede wordt tenslotte de korboom uit het water gelicht.

Hr. Ms. „Zeehond", hoewel in alle opzichten een uitstekend vertrouwd zeeschip, is een bijzonder gevoelig vaartuig; zij slingert sterker en meermalen binnen eenzelfde tijdsverloop en stampt veel harder en sneller dan een ander schip van die grootte.

Om nu zooveel mogelijk te voorkomen, dat met slingerend of stampend schip bij het lichten der kor boven water de korboom zoude breken, is het hakentouw niet rechtstreeks aangebracht op den korboom, doch door middel van bovengenoemden staaldraadschinkel, die een spreiding van ± 2.5 M. bezit, daaraan verbonden.

Hierdoor wordt het rukken van het schip bij het lichten der kor op een grooter deel van den korboom overgebracht, dan bij eene rechtstreeksche bevestiging van het hakentouw op den korboom, zoodat deze beter weerstand kan bieden tegen breken.

b. De sleepijzers of paardenpooten. Daar aan boord Hr. Ms. „Zeehond" van rijkswege de Hollandsche kor verstrekt wordt, bestaat er wat de sleepijzers betreft een aanzienlijk verschil met de z.g. Engelsche kor of met den ottertrawl van de stoomtrawlers.

Bezit de Hollandsche kor twee hoefvormige sleepijzers, de Engelschen daarentegen gebruiken evenals de Duitschers bij het korren zware ijzeren beugels, die een driehoekig ovale gedaante bezitten. Dit laatste soort sleepijzers geeft meer vastheid bij het sleepen, zoodat de korboom langer kan worden genomen, van 15–18 Meter, en het kornet ook van veel grootere afmeting is.

Ook de meeste grootere Nederlandsche zeevisschersvaartuigen gebruiken de z.g. Engelsche kor; de Hollandsche wordt meer gebruikt door de kustvisschers, de schokkers, enz.

Het zoogenaamde hobbelen van de kor, bij eenige meerdere vaart van het schip wordt bij het gebruik van deze laatste soort sleepijzers meestal voorkomen.

De ottertrawl, tegenwoordig het eenige goede en beste schrobnetvischtuig voor de stoomtrawlers, die daarvan dan ook algemeen gebruik maken, bezit geen sleepijzers, doch 2 groote rechthoekige met ijzer zwaar beslagen houten borden. Deze bevinden zich ter weerszijden van de netopening en worden bijeengehouden door de boven en onderpees, die de netopening van boven en onderen omsluiten.

Daardoor kan bij deze soort van kor ook een korboom gemist worden.

De sleepijzers of paardenpooten bij onze Hollandsche kor doen denzelfden dienst als de beugels bij de Engelsche kor; zij sleepen bij het korren over den bodem der zee en helpen met den korboom de opening van het net vormen.

Het zijn ijzeren hoefvormige pooten van boven in een staaf van ± 0.5 M. lengte uitloopende, van onderen den vorm van een paardenpoot bezittende, van ± 3 dM. lengte en ± 1.3 dM. breedte; zij wegen ieder 30 K.G.

De sleepijzers werden echter verzwaard door een ballastschuitje van 25 K.G. aan elk der pooten te bevestigen.

Dit geeft met den versterkten korboom een steviger en rustiger kor. Alleen moet het hakentouw, dat bij het lichten der kor gebruikt wordt, nu van iets zwaardere afmetingen zijn dan anders; aan boord Hr. Ms. „Zeehond" werd daarvoor gebruikt tros van 9 cM. of staaldraadtouw van 44 mM.

Op elk der sleepijzers is een touwen sleepspruit van paardelijn van 8 cM. bevestigd; de stang en de paardenpoot zijn daartoe voorzien van gaten, welke van voren naar achteren loopen.

De uiteinden van deze sleepspruit worden er ook in die richting doorgestoken en aan de achterzijde met een knoop opgesloten. Het 1 M. lange boveneinde van elke sleepspruit is met opzet korter genomen dan het 1.2 M. lange ondereinde; dit dient om te zorgen, dat het sleepijzer tijdens het korren verticaal blijft staan.

Op den kous van elk dezer sleepspruiten wordt vastgemaakt de zoogenaamde vóórloop der kor, waartoe een eind 4 strengs paardelijn van 8 cM. van ± 35 M. lengte werd gebruikt.

Het andere uiteinde der voorloopen is voorzien van een

lang splitsoog, waarmede zij op den stalen sleeptros der kor worden gestoken, waarbij een stevig stuk hout gebruikt wordt om het aanknijpen van den stalen tros op den touwen voorloop te beletten en om het in één draaien der voorloopen zooveel mogelijk te voorkomen.

De beide door den stalen sleeptros verbonden voorloopen doen dus dienst als groote hanepoot, waarmede de korboom met sleepijzers en kornet over den bodem de zee worden gesleept.

Zij mogen van niet te kleine lengte genomen worden, daar anders de korboom te veel te lijden zoude hebben tijdens het sleepen, daar zijne beide uiteinden dan te sterk naar elkaar toe zouden gehaald worden, waardoor de boom zoude kunnen scheuren.

Daarom moet bij het uitzetten der kor ook goed zorg gedragen worden, dat niet door het op de een of andere wijze in één draaien der voorloopen de hanepoot der kor zoude verkort worden; een eerste vereischte daartoe is, dat de korboom zooveel mogelijk horizontaal te water komt.

Behalve de reeds genoemde gaten in de sleepijzers voor de sleepspruiten zijn nog in de stangen 2 dwarsgaten aangebracht.

Het bovenste gat dient ter bevestiging van de einden van het bovenlijk van het kornet, met het andere gat wordt het sleepijzer over de pen van den korboom geschoven.

Bovendien is in den paardepoot onder het gat voor de sleepspruit nog in dwarsscheepsche richting aangebracht, zoo laag mogelijk, een ander gat, waardoor de grondreep geschoren wordt.

Deze grondreep, het eigenlijke onderlijk van het kornet, wordt verder aan de stang van het sleepijzer bevestigd.

c. Het kornet. Er bestaan tegenwoordig 2 zeer verschillende soorten van kornetten, namelijk het langst in gebruik zijnde boomnet en het nieuwere sleepbordennet, hetwelk veel grooter dan het eerste is.

Sedert 1894, nadat men de juiste grootte en stelling der sleepborden vrij wel proefondervindelijk had vastgesteld, wordt het sleepbordennet algemeen op stoomtrawlers gebruikt.

In de practijk is gebleken, dat met dit soort net veel meer visch wordt gevangen dan met het boomnet, omdat het veel scherper vischt, d. w. z. meer in den zeebodem ingrijpt, waardoor men een grootere vangst aan platvisschen verkrijgt.

Ook is de netopening van het sleepbordennet zooveel breeder en ruimer, dat men alles tezamen genomen de kans op de vangst daarmede ± 30 % grooter mag stellen dan die met het boomnet.

Hr. Ms. „Zeehond" bezit een boomnet van de kleinste afmetingen, zooals een schokker gebruikt.

Wel kan men daarmede geen vangsten van 1000 K.G. en meer naar de oppervlakte krijgen, zooals bij het sleepbordennet het geval is, maar het is toch voorgekomen, dat zich in den

zak bevond een gewicht van meer dan 500 K.G. aan visch, schelpen en veengrond, zonder dat deze scheurde, zoodat het zeker groot genoeg is voor zijn doeleinden, namelijk de beoefening der zeevisscherijsport. Dit kornet is een trechtervormig net, lang 17 M., vervaardigd van driedraads getaand katoendraad van 4 mM. omtrek met mazen van 3.5 cM. opening.

Het bestaat uit 2 deelen, een bovenvleugel en een benedenvleugel met zoomen op zijde aan elkaar genaaid, die tezamen naar achteren in het staarteinde overgaan. Het net loopt kegelvormig toe en eindigt bij wijze van een open fuik in de zoogenaamde zak van 3 M. lengte, waarin zich de gevangen visch verzamelt. De zak wordt vóór het korren met schiemansgaren en met het zakeind dichtgebonden, hetwelk na de vangst wordt losgemaakt, zoodat de gevangen visch door de alsdan geopende onderzijde van het net op het dek of in den korbak kan uitgestort worden.

Deze zak, waarin zich herhaaldelijk behalve visch, steenen, schelpen en scherpe voorwerpen verzamelen, heeft tijdens het korren het meest te lijden, daarom zijn van dit zakgedeelte van het kornet de mazen dubbel genomen. Om het net te beschermen tegen het schuren op ruwe of rotsachtige gronden, kan men het ondergedeelte bekleeden met stukken van oude netten.

Om het terugzwemmen van de in den staart zich bevindende gevangen visschen te voorkomen, is in het kornet aangebracht op ± 1 M. vóór de plaats waar de zak aanvangt, een netstuk dat als sluitklep van den zak dienst doet.

Vooral voor de grootere soorten van rondvisch als kabeljauw en schelvisch en van de platvisschen voor de tongen is aanbrenging van deze sluitklep noodzakelijk.

Die kornetklep is in de binnenzijde aan den bovenvleugel van het net bevestigd en hangt neer tot op de onderzijde daarvan.

Bij het korren en bij het lichten der kor doet zij dienst als eene naar achteren sluitende klep, die niet het inzwemmen van den gevangen visch, doch wel zijn terugwijken uit het kornet belet.

De vóórbovenzijde van het net is voorzien van een eind tros van 6 cM., het râlijk of boomlijk genaamd.

Nadat het kornet langs den korboom is uitgehaald, worden de uiteinden van het râlijk met eindjes tros bevestigd op de bovenste gaten der stangen van de sleepijzers. Voorts wordt het op 8 verschillende plaatsen met schiemansgaren stevig op den korboom vastgezet.

De vóóronderzijde van het net is boogvormig uitgesneden en bevestigd aan een eind tros van 7 cM., voorzien van stukken lood; dit is de z.g. looden reep of grondreep.

Deze sleept over den zeebodem en jaagt voornamelijk de platvisch op.

Om te voorkomen, dat men te veel kwallen, zeesterren en schelpdieren in het net ophaalt, wordt tusschen de stukken

lood een streng uiteengedraaid touwwerk rond de grondreep genomen.

Tusschen elk uiteinde van het râlijk van het net en van dat der grondreep is een eindje tros van 5 cM. bevestigd van dezelfde lengte als het sleepijzer.

Deze eindjes dienen om het kornet aan de zijkanten te bevestigen; zij vormen tezamen met den korboom en de grondreep, als de kor uitstroomt, aan de vóórzijde de trechtervormige netopening.

Het reeds vroeger genoemde zakeind is aan de onderzijde van de zakopening bevestigd en wordt tijdens het korren vastgezet op den korboom.

Nadat de kor gedeeltelijk boven water is gelicht, wordt het zakeind van den korboom losgemaakt en hiermede het kornet naar voren gehaald en bestuurd zoodanig, dat het net vrij blijft van de uitstekende deelen van het schip. Een omstandigheid waarmede op een schip als Hr. Ms. „Zeehond" rekening moet gehouden worden, daar men anders telkens last heeft, dat het kornet bij het binnen boord halen scheurt.

Is het niet te vol, dan kan met het zakeind ook de vangst binnen boord gelicht worden; doch herhaaldelijk bleek het raadzamer dit te doen met een talie, waarvan het bovenblok gezet werd op het voorste hoofdtouw van het fokkewant en het onderblok gepikt werd in een langen, stevigen strop, die rond den gevulden zak was genomen.

d. Het tuig om de kor te sleepen. Dit tuig bestaat uit de reeds vroeger beschreven:

1e. de sleepspruiten der sleepijzers,
2e. de voorloopen van den korboom

en bovendien uit:

3e. de stalen sleeptros of korreep,
4e. de katstut en kipstut met vierlooper en 2 klaploopers,
5e. de ophouderreep,
6e. de staaldraad ophouderstrop,
7e. de 2 ijzeren ophouderbanden aan de sloepsdavits.

De korreep is van staaldraad van 51 mM., aan het eene einde voorzien van een splitsoog, waarmede hij wordt bevestigd op de voorloopen der kor waarbij een stuk hout gebezigd wordt om het te dicht knijpen van den stalen tros op de touwen voorloopen te voorkomen.

De korreep is door splitsing verlengd met een ander stuk stalen tros van denzelfden diameter, zoodat hij 270 M. lang is. Op elke 30 M. is zij gemerkt met knoopjes tot 180 M. toe. Die grootere lengte dan 200 M. is noodig wanneer in zeer diep water wordt gevischt.

De korreep wordt geschoren door een kinnebaksblok van 30 cM., hetwelk gepikt is in den onderoogbout van den kop

van den katstut, zij loopt van daar over den bak naar een bolder op het benedenvoordek waar zij belegen wordt.

De katstut is naar voren bij wijze van bakstag gesteund door een stevige vierlooper, vervolgens met een klaplooper als middenstag op den kop van den kipstut, die zelf bij wijze van achterbakstag door een klaplooper naar achteren gesteund wordt.

Op die wijze zijn zoowel de katstut als de kipstut geheel gereed opgetuigd om gebruikt te worden zoowel bij het lichten als bij het uitzetten der kor.

De ophouderreep dient om den sleeptros langszijde van het schip te halen en hem op de kampanje bij te vangen, zoodat de kor als het ware van de achterzijde der kampanje door het schip gesleept wordt.

Het is een stevig eind tros van 8 cM. of van staaldraad van 44 mM., zóó lang (± 45 M.), dat zij vanaf de kampanje bij het uitzetten der kor tot aan den bak gemand kan worden om de harp der reep daar rond den sleeptros te nemen. Zij is aan het vooreinde daartoe voorzien van een ingesplitste kous met sluitharp, die, als de kor is uitgezet en verder werd afgevierd, om den sleeptros wordt genomen. Zij loopt vervolgens door de ophouderbanden aan de sloepdavits naar de achterzijde der kampanje en van daar naar een bolder op het halfdek, waar zij wordt belegen.

De ophouderstrop dient als borg voor de ophouderreep tijdens het sleepen en om te voorkomen, dat laatstgenoemde te spoedig slijt. Het is een strop van staaldraad van 44 mM., voorzien aan het eene einde van een kous met haak, waarmede hij gepikt wordt in een oogbout op het achtereinde der kampanje. Het andere uiteinde van dezen strop bezit een ingesplitste kous met sluitharp.

Is de sleeptros eenmaal langs het boord van het schip gehaald en de ophouderreep zooveel mogelijk voorgehaald en vastgezet, dan wordt de ophouderstrop gepikt en met zijn stalen sluitharp om den sleeptros genomen. Nu wordt bij het sleepen de druk, welke anders door het slingeren en stampen van het schip wordt uitgeoefend op de ophouderreep, voornamelijk op den ophouderstrop overgebracht, zoodat deze reep minder spoedig zal slijten.

e. Het tuig om de kor te lichten. Dit tuig bestaat uit behalve de reeds vroeger beschreven:

1e. de korreep,
2e. het hakentouw van den korboom,
3e. het zakeindje,
4e. de katstut en kipstut met hun tuig,
bovendien nog uit:
5e. de korboomklaplooper,
6e. de korzaktalie,
7e. de stalen strop met kinnebaksblok als geleideblok naar het stoomspil.

Bij het lichten der kor wordt de stalen sleeptros om het stoomspil gelegd, na geschoren te zijn door een kinnebaksblok van 30 cM., dat gepikt is in het oog van den staaldraadstrop, die om den bolder van het voordek is genomen.

Bij het bij de katstut komen van het hakentouw wordt dit losgemaakt en geschoren door een kinnebaksblok van 30 cM., dat in den onderbout van den kop van den kipstut gepikt is. Vervolgens wordt het gelegd in het kinnebaksblok van den bolder op het voordek en daarna om het stoomspil genomen.

Het zakeindje wordt met de hand opgehaald, het dient over het algemeen meer om den zak te besturen als om die te lichten.

De korboomklaplooper wordt met het bovenblok gepikt in den hanger van het want en met het onderblok in het oog van den staaldraadschinkel op den korboom. Hij dient om den korboom met kornet langs het fokkewant zoo hoog mogelijk op te hijschen.

De korzaktalie wordt met het bovenblok gepikt in een strengen strop op het voorste hoofdtouw van het fokkewant en met het onderblok in een langen strengen strop, die om den zak wordt genomen.

De stalen strop met kinnebaksblok als geleideblok naar het stoomspil moet een stevige strop zijn, daar er bij het lichten der kor, vooral als het schip wat stampt of slingert, veel kracht op komt, daarom is hij vervaardigd van staaldraad van 51 mM.

B. HET OPTUIGEN VAN DE KOR.

Op twee verschillende plaatsen van het schip kan aan boord Hr. Ms. „Zeehond" de kor worden uitgezet, namelijk achteruit tusschen de sloepsdavits der officieren en die der jol of wel vooruit ter hoogte van het fokkewant.

Voor zeeofficieren, die weinig of geen ondervinding van het korren bezitten en die voor dit sportbedrijf op de veiligste manier de noodige ervaring willen opdoen, komt mij het uitzetten der kor achteruit het beste voor.

In de gewone scheepshuishouding met in dit opzicht voldoende ervaren officieren en schepelingen aan boord is het echter eenvoudiger de kor vooruit op te tuigen en uit te zetten, zij kan dan na het lichten gereed blijven met den opgetuigden korboom in langsscheepsche richting bijgenaaid aan het fokkewant en het net met den staart opgeheschen aan een wipper op den top van de fokkemast. Op die wijze kan het net, als het korren afgeloopen is, na schoongemaakt te zijn, behoorlijk drogen, blijft de kor in haar geheel gereed voor een vernieuwd gebruik en is deze behoorlijk gesteund en zeevast ook bij zwaar slingerend schip.

Het telkens optuigen en aftuigen der kor neemt nogal veel tijd in beslag; daarom werd de kor gedurende de laatste maanden bij het begin der reis opgetuigd en eerst afgetuigd bij het einde daarvan.

Wordt de kor achteruit gereed gemaakt en uitgezet, dan bestaat er echter geen goede gelegenheid om haar daar verder voor den geheelen duur der reis opgetuigd te laten.

a. Het optuigen van de kor achteruit. De korboom wordt te loevert tusschen den achtersten davit der jol en den voorsten davit der officierssloep buitenboord gehangen in de bochten van 2 sloepsloopers, zoodat hij gemakkelijk kan worden afgevierd.

De sleepijzers zijn met de daartoe bestemde gaten der stangen over de pennen van den korboom gesloten en met moeren stevig opgesloten.

Het kornet wordt met het bovenlijk stijf langs den korboom gehaald en daarop met schiemansgaren bevestigd. De uiteinden van dit bovenlijk worden vastgezet op de bovenste gaten der stangen van de sleepijzers; de eindjes van de zijzoomen eveneens op de paardepooten.

De beide voorloopen, die de hanepoot der kor vormen, op de sleepspruiten der sleepijzers bevestigd en de uiteinden van den grondreep of looden reep door de onderste gaten der paardepooten geschoren en op de sleepijzers vastgezet.

De katstut en de kipstut aan loefzijde worden dwarsscheeps gedraaid, de boveneinden door een middenklaplooper met elkaar verbonden en naar voren en naar achteren door stevige talies in de zijoogen gesteund.

Voor de vóórtalie wordt een vierlooper genomen, aangezien bij het sleepen der kor een groot deel der werkkracht van het schip hierop wordt overgebracht.

Een kinnebaksblok wordt gepikt in den benedenoogbout van het boveneinde van den katstut en één in die van het boveneinde van den kipstut, beide blokken met den haak naar voren.

De stalen sleeptros of korreep wordt in het kinnsbaksblok van den katstut gelegd en bevestigd op de voorloopen, die goed vrij van alle uitstekende deelen van het schip naar den bak zijn gebracht, en het andere uiteinde der reep ter voorkoming van geheel uitloopen vastgezet binnen boord.

De splitsoogen van de voorloopen worden door het oog van de korreep gestoken en met een halve steek om deze vastgezet. Tevens wordt er nog een stuk hout ingenaaid ter betere bevestiging en om zooveel mogelijk het in elkaar draaien van de voorloopen te voorkomen.

Het hakentouw wordt aan het oog van den staaldraadschinkel van den korboom bevestigd en het andere uiteinde wordt op de korreep boven den hanepoot der kor vastgezet.

Het zakeindje, waarmede de onderzijde van den kornetzak is gesloten, wordt op den korboom in het midden vastgezet. Bovendien wordt, om het openschuren van den zak te voorkomen, deze nog met eindjes schiemansgaren dichtgenaaid.

Om bij het afvieren der kor den zak even vlug te doen zakken als den zooveel zwaarderen korboom, en te voorkomen,

dat deze om den boom slaat, wordt er soms aan de onderzijde een zwaar roosterijzer aan bevestigd.

Op den bak wordt om de korreep de harp van de ophouderreep genomen en deze zelf buiten alles om naar achteren gemand naar de achterste verhaalklamp van de kampanje en van daar naar een bolder van het halfdek en daarna daarop belegen.

b. Het optuigen van de kor vooruit. De korboom, die in gewone omstandigheden naast het voorste hoofdtouw van het fokkewant gesjord staat, wordt met den korboomklaplooper, die in de kous van den staaldraadschinkel van het hakentouw is gepikt, in langsscheepschen stand gevierd en aan de buitenzijde van het loeffokkewant vastgezet.

Het optuigen der kor geschiedt nu evenals hierboven reeds is beschreven; echter moet er op gelet worden, dat de grondreep aan de binnenzijde van het kornet ligt, om te zorgen, dat bij het uitzetten der kor zij beneden de bovenzijde van het net blijft.

De kat- en kipstut worden beiden opgetuigd en de kinnebaksblokken ingepikt.

Het hakentouw bevestigt men op de kous van den staaldraadschinkel van den korboom en wordt daarna geschoren, van buiten naar binnen, door het kinnebaksblok van den kipstut en vervolgens binnenboord genomen, gereed om het zoonoodig bij te vieren.

De beide voorloopen worden stijf gehaald langs het schip, buiten alles om naar voren genomen en op den bak goed klaar opgeschoten, gereed om te worden bijgevierd bij het uitzetten der kor.

De korreep wordt op de reeds beschreven wijze bevestigd en geschoren; eveneens van de kampanje de ophouderreep buiten alles om aan de binnenzijde van den korboom naar voren gebracht, klaar om op de korreep te worden opgestoken.

Het zakeinde van het kornet wordt aangebracht en het kornet langs boord naar achteren stijf gehaald, gereed om het te laten uitstroomen.

C. HET UITZETTEN DER KOR.

a. Achteruit. De zak van het net wordt in de officierssloep gegeven; op de achterste davit van de jol wordt een kinnebaksblok genaaid, waardoor van achteren naar voren de topwipper van den kruistop wordt geschoren. Deze wipper wordt om den voornok van den korboom genomen en in de jol vastgezet, klaar om los te gooien.

De korboom wordt daarop in de loopers der sloepstakels afgevierd tot onder de kraal, het voorste afviereind wordt losgegooid en ingehaald; de vóórnok van den korboom wordt met bootshaken goed dwars uitgezet.

Is deze bijna dwars dan laat men de korzak van uit de officierssloep stroomen en staat de boom in geheel dwarsscheepschen stand, dan worden, en het eind van den topwipper, dat in de jol vaststaat, en het achterste afviereind tegelijk losgegooid om te zorgen dat de boom horizontaal te water komt. Van te voren moet men er dus ook op letten, dat het binnenste sleepijzer van den boom niet onklaar kan komen of stuiten bij het afvieren tegen een der uitstekende deelen van het schip buiten boord.

Het schip moet nu wat vaart loopen van 1–2 mijl, de machine hier aan boord 30–40 slagen doende afhankelijk van de gelegenheid van wind en zee. Dat is de gewenschte vaart om de kor z.g. te laten stroomen, die dan door deze vaart bij het aanhouden der voorlooper gestrekt naar achteren in langsscheepsche richting gaat staan, zoodat men buiten boord kan zien of de kor geheel klaar is.

Is de korboom afgevierd dan worden de voorloopen van af den bak geheel bijgevierd,· waarbij goed moet worden opgelet de binnenste niet onklaar kan komen van uitstekende deelen van het schip. Vervolgens wordt de korreep, als de voorloopen geheel zijn uitgestoken, een weinig bijgevierd met het daarop reeds bevestigde hakentouw, en nu kan men de kor laten snijden z.g., dit is om te zien of de kor flink trekt.

Hiertoe wordt de korreep verder afgevierd tot 20 à 30 M. in het kinnebaksblok is gekomen en daarna even aangehouden zoodat de kor z.g. „snijdt".

Is dit het geval dan wordt de korreep gevierd naarmate de kor vraagt.

Is het merk van de 60 M. bij den katstut dan wordt de harp der ophouderreep rond de korreep genomen en deze achteruit doorgehaald, zoodat de stalen sleeptros langs het schip wordt gehaald.

Hierbij moet naarmate de ophouderreep achteruit doorgehaald wordt door de daarmede belaste manschappen vooruit deze langzaam uit de handen worden gelaten. In geen geval mag de ophouderreep vooruit dadelijk losgelaten worden, daar er anders gevaar bestaat, dat zij langs de korreep zou zakken naar beneden en bij het ophalen alsdan in de schroef zou komen.

Viert men nu geregeld den korreep bij, dan komt deze gemakkelijk langs de boordzijde van het schip, de ophouderreep wordt eveneens stadig doorgehaald, totdat ten slotte de korreep tot aan de bovenachterkant van de kampanje komt. Vervolgens wordt de ophouderreep op den bolder van het halfdek belegen en de stalen ophoudersstrop ingepikt en om de korreep genomen.

Deze manoeuvre vereischt altijd veel oplettendheid, en daar er nog al kracht op de korreep komt, moet er ook altijd een voldoend aantal manschappen gereed zijn om de ophouderreep flink door te kunnen halen. Bovendien moet men voortdurend er op letten, dat zij noch de korreep onklaar komt van de uitstekende deelen van het schip (zooals het waarlooze anker, de

bakspier, het boordlicht, de potten der davits, de schulpen der spuigatopeningen enz.).

Men steekt ten slotte van de korreep zooveel bij, dat gerekend van af de kampanje er een lengte van tros uitstaat van 3 × de diepte waarop men vischt.

Vervolgens wordt de korreep belegen om den bolder van het voordek en ook met een naaiing op den achtersten davit der officierssloep bijgenaaid.

Nadat al deze werkzaamheden zijn afgeloopen kan men aanvangen met het eigenlijke korren, welke bezigheid ook aan een afzonderlijke bespreking zal worden onderworpen, daar hierbij eenige op eigen ervaring gegronde nuttige wenken misschien niet onwelkom zullen zijn voor hen, die voor het eerst deze vischsport beoefenen.

b. Vooruit. Het uitzetten der kor vooruit vereischt eenige meerdere geoefendheid bij de schepelingen en bij hem, die de manoeuvre bestuurt, dan wanneer dit achteruit gebeurt.

Bij de eerstgenoemde wijze moet door middel van het draaien met het schip de korboom in dwarsscheepschen stand gebracht worden, hetgeen meer oplettendheid vereischt, daar de korboom vooral niet verticaal te water mag komen, daar het kornet dan onklaar op den bodem der zee komt. Bovendien bestaat er meer kans dat gedurende de eerste periode van afvieren der kor deze of haar tuig, de voorloopen of de korreep in de schroef kunnen komen, daar zij een zooveel langere weg hebben af te leggen voordat zij daarvan geheel vrij zijn.

Echter geeft het in de praktijk zooveel meer gemak de kor voortdurend klaar voor gebruik te kunnen houden, dat gedurende den laatsten tijd op Hr. Ms. „Zeehond" altijd op de hierna te beschrijven wijze de kor werd uitgezet.

Veronderstellen wij nu dat de kor vooruit is opgetuigd, dan wordt de sjorring van den korboom aan het fokkewant losgemaakt en deze vervolgens met den korboomklaplooper tot beneden het potdeksel afgevierd, waarbij zorg gedragen wordt, dat de sleepijzers van alle uitstekende deelen buiten boord vrij blijven. Het hakentouw, dat door het kinnebaksblok van den kipstut is geschoren wordt tevens doorgezet, zoodat de korboom een weinig naar voren komt en ten slotte in dit hakentouw hangt.

Nu wordt de korboomklaplooper uitgepikt en nagezien of de looden reep klaar is geschoren, d. w. z. aan de binnenzijde van het net is aangebracht. Voorts of het kornet zelf vrij is van alle uitstekende deelen van het schip, het zakeinde klaar is genomen aan de buitenzijde van het net en de staart buiten boord in langsscheepsche richting is gehaald, klaar om de kor te doen stroomen.

Daarna wordt het hakentouw bijgevierd, zoodat de korboom te water komt, waarbij de binnen of achterste nok een weinig wordt aangehouden. Door de vaart van het schip (1 à 2 mijl) en door hetzelve naar de zijde van de kor toe te laten draaien

komt de korboom in dwarsscheepsche richting te staan. Zoodra dit bijna het geval is laat men de zak van het kornet stroomen en worden daarop het hakentouw en de beide voorloopen, die op den bak opgeschoten liggen en reeds op de korreep bevestigd zijn, stadig aan bijgevierd.

Bij elk der beide voorloopen staat een matroos klaar om de binnen- of buitenvoorloop beurtelings aan te houden of bij te vieren, ten einde de korboom eenigzins te besturen en klaar te houden. Zijn de voorloopen geheel bijgevierd, dan komt de kor met haar hanepoot in de korreep te hangen, die reeds door het kinnebaksblok van den katstut is geschoren.

Nu wordt de korreep even bijgestoken en dan aangehouden om te zien of de kor goed klaar is, z.g. goed snijdt. Is dit het geval dan wordt snel het hakentouw, dat bijna reeds geheel is afgevierd, omdat het niet veel langer is dan de voorloopen, uit het kinnebaksblok van den kipstut genomen buiten alles om naar voren gebracht en bij den katstut op de korreep vastgemaakt en bijgenaaid.

Inmiddels blijft men het schip langzaam draaiende naar de kor toe houden, zoodat het achterschip van de kor afdraait en de hanepoot of de korreep niet in aanraking met de schroef kunnen komen.

Daarvoor is het ook wenschelijk dat het opsteken van het hakentouw op de korreep zoo snel mogelijk geschiedt, dan kan deze laatste zoo spoedig mogelijk naar gelang de kor vraagt, worden bijgevierd tot op het merk van 60 M. bij den katstut en de ophouderreep om worden genomen.

Voorts wordt de korreep verder bijgevierd en op de vroeger reeds beschreven wijze langs het schip gehaald tot op de achterzijde der kampanje. Daarna wordt de ophouderreep belegen, de ophouderstrop ingepikt en ten slotte de korreep nog bijgevierd op de lengte voor de te bevisschen diepte vereischt, waarna het korren een aanvang kan nemen.

Vooral bij deze manoeuvre zij men indachtig het schip van te voren zoodanig te leggen, dat de wind minstens een streek of 10 inkomt aan de zijde waar de kor wordt uitgezet.

Draait men dan naar de kor toe om deze goed te doen uitstroomen, dan blijft het schip aan lij van de kor en drijft de wind het schip vrij van de korreep. In het tegenovergestelde geval zal de wind het schip over de korreep drijven en deze onder het schip doen gaan staan, zoodat er gevaar is dat zij in de schroef komt of op andere wijze beschadigd wordt.

In het begin der manoeuvre geeft men dan ook veel roer om het schip dadelijk flink van de kor af te laten draaien en de korboom in dwarsscheepsche richting te doen komen, later moeit het draaien slechts langzaam geschieden om te zorgen, dat de korreep, zoolang zij nog niet op haar vereischte lengte is afgevierd, aan de loefzijde van het schip blijft.

D. HET KORREN.

Als elke soort visscherij zijn de goede uitkomsten van het korren voor een deel aan geluk, doch voor het grootste deel aan ervaring te danken.

In de eerste plaats is noodig eene behoorlijke bekendheid met de verschillende vischterreinen, waar men plaatselijk vertoeft; van de daar voorkomende diepten en als het kan van de gesteldheid en samenstelling van den zeebodem, welke men bevischt. Vooral dit laatste is zeer noodig om teleurstelling te voorkomen bij het sleepen van het kornet opdat dit niet scheurt. Een rotsachtigen, steenachtigen zeebodem of een, verontreinigd door vele koraalgewassen of bijzonder groote schelpdieren zooals kan voorkomen in Ned. Indië, is daartoe zeker minder geschikt.

Van de geheele Noordzee is de zeebodem vrij wel met juistheid bekend. De honderde vaartuigen, die haar dagelijks bevisschen en reeds sedert tientallen van jaren de schrobnetvisscherij uitoefenen op al hare vischterreinen, maakten het noodzakelijk niet alleen een juiste bepaling van de verschillende diepten en banken te doen vervaardigen, doch geholpen door de daarmede opgedane ervaring daarnevens ook te doen opnemen de gesteldheid van den zeebodem der geheele Noordzee, zoodat een duidelijke afscheiding der verschillende vischterreinen werd verkregen.

Afzonderlijke Nederlandsche visscherijkaarten der Noordzee waarop al deze bovengenoemde bijzonderheden vermeld zijn, zagen het licht en werden ook zoowel van Engelsche als van Duitsche zijde uitgegeven.

Aan boord Hr. Ms. „Zeehond" werd gebruikt de Duitsche visscherijkaart: „Die Nordsee" Fischerei Gründe. Herausgegeben von der Section für Küsten und Hochseefischerei. Schaal 1:800000. Prijs 6 mark, welke in de praktijk zeer goed voldeed.

Een goede handleiding tot voorstudie van de kennis en ligging der verschillende vischterreinen in de Noordzee is een beknopt werkje van P. VAN WEST: „De Vischgronden in de Noordzee", uitgegeven door DORSMAN en ODÉ te Vlaardingen, prijs ƒ 0.40.

Van onze Nederlandsch-Indische zeeën bestaan dergelijke kaarten niet en evenmin vindt men er een handleiding voor de kennis van de verschillende vischgronden om de eenvoudige reden, dat de zeevisscherij aldaar nog op de meest primitieve wijze geschiedt, en zich meer bepaalt tot de kustvisscherij; de z.g. volzeevisscherij bestaat er eigenlijk in het geheel niet.

Denkelijk zijn er ook in de Nederlandsch-Indische wateren vischgronden aanwezig waar de zeebodem zich ook leent tot de schrobnetvisscherij. Over het algemeen komen daartoe in aanmerking zandige gronden of ook lichte moddergronden met diepten van 10—30 vm. De groote stoomtrawlers van den tegenwoordigen tijd, die daartoe opzettelijk ingerichte trawlnetten

bezitten, visschen zelfs op diepten van 40—60 vm., doch voor het vischsportbedrijf komen mij geen grootere diepten als de eerstgenoemden gewenscht voor. Onder anderen zouden wellicht deze vischgronden kunnen gevonden worden op de Oostkust van Atjeh, nabij Tamean, in de straat Malacca, op de Oostkust van Sumatra, in straat Riouw en Bangka, in de Javazee niet ver van de vaarwaters naar Soerabaia, nabij het Westgat en het Oostgat, in de wateren van Makasser, bij Tana Kéké, nabij de Zuidkust van Borneo en op de Noordkust van Celebes nabij Bolaang Mongondo; waarschijnlijk ook op de Noordkust, de Z.W.kust en de Zuidkust van Nieuw Guinea.

Behalve de soort van vischgronden komen er nog verschillende omstandigheden bij het korren in aanmerking die van grooten invloed zijn op de mogelijke vangst.

Men moet niet alleen met het vaartuig, waarmede de schrobnetvisscherij wordt beoefend, behoorlijk kunnen manoeuvreeren maar vooral ook weten hoe te handelen ten opzichte van weder, wind, golfslag, stroom en vaart van het schip.

De zeemanseigenschappen van hem, die de leiding dezer visscherij heeft, zullen daarop een overwegende invloed uitoefenen.

Ook is het eene door de ervaring uitgemaakte zaak, dat de resultaten der vangst bij het korren des nachts minstens dubbel zoo groot zijn als overdag. Men vangt overdag slechts zelden tongen, een der meest waardewolle en smakelijke visschen; daarentegen laten deze vischjes des nachts zich zeer goed verschalken.

Het schijnt dat overdag de visch de kor reeds op een zekeren afstand ziet aankomen of den omtrek daarvan kan onderscheiden, zoodat hij, opgeschrikt door de grondreep, de kor nog bijtijds kan ontwijken; des nachts gaat dit blijkbaar moeilijker. Zoo zal men in Ned. Indië willende korren van te voren moeten onderzoeken of het water van het te bevisschen terrein daartoe te helder is en in dergelijk geval, vooral in ondiep water (± 10 à 12 vm.) niet overdag korren en slechts des nachts deze vischsport beoefenen. Men kan natuurlijk tegen het invallen der avondschemering de kor uitzetten en deze weder na een zekeren tijd des nachts lichten.

Over het algemeen is het wenschelijk zoolang het korren bij wijze van vischsport wordt beoefend, de kor nimmer des nachts uit te zetten, men behoeft dan niet bevreesd te zijn, dat men tengevolge der duisternis deze manoeuvre niet geheel kan overzien en het een of ander daardoor onklaar loopt. Stoomtrawlers storen zich daar niet aan en zetten de kor zoowel overdag als des nachts uit. In den regel korren zij niet langer achter elkaar dan voor een tijdsduur van 6 uren, daar zij anders gevaar loopen dat het kornet te vol zoude geraken en door de groote zwaarte der vangst als anderzins zoude scheuren en beschadigen.

Bij het lichten der kor deden zich aan boord Hr. Ms. „Zeehond" nimmer z.g. verrassingen of complicaties voor; deze

manoeuvre is niet zoo ingewikkeld als het uitzetten, ook de kans dat de korreep of het hakentouw of de voorloopen ergens onklaar van komen, is zeer gering, zoodat men wel als vaststaanden regel mag aannemen dat het lichten der kor des nachts ook voor den minder geoefende zonder bezwaar kan plaats vinden.

De praktijk aan boord Hr. Ms. „Zeehond" leerde, dat gedurende de wintermaanden het beste was te korren van 4^u P.V. tot $7^3/_4{}^u$ P.V., gedurende de lente en den zomer kon het veel langer achter elkaar geschieden.

Dan stond de kor ongeveer $7^1/_2{}^u$ uit, namelijk van 8^u E.W. tot $3^3/_4{}^u$ H.W.; wel was dit iets langer dan de gewoonlijk daarvoor aangegeven tijd, doch dit bleek niet te hinderen door de zooveel geringere afmetingen onzer kor dan die van een stoomtrawler, waardoor het gewicht der vangst ook zooveel kleiner was en ons kornet tegen die zwaarte wel bestand bleek te zijn.

Bij het afgaan van het wachtvolk der Hondenwacht en het opkomen van dat der Dagwacht werd de kor alsdan gelicht, zoodat deze manoeuvre zoo min mogelijk stoornis bracht in den rusttijd der bemanning.

Het korren als vischsport beoefenende in de Noordzee, onderzocht men in de eerste plaats de toestand van het weder en of wijziging in gunstigen of ongunstigen zin kan verwacht worden. Mistig weder is minder geschikt, daar men met een kor achter zich sleepende natuurlijk minder gemakkelijk kan manoeuvreeren en vooral op de Terschellinger Bank of nabij de Haaks, waar dagelijks zoo vele schepen passeeren, de kans geloopen wordt tot minder aangename ontmoetingen. Persoonlijk zag ik in den winter van 1905 korren op de Doggersbank door Engelsche stoomtrawlers met een dicht gereefde marszeilskoelte.

Men kan dus zelfs met zeer veel wind en zee nog korren; dat het uitzetten en lichten der kor dan moeilijke manoeuvres zijn, waarbij deze gemakkelijk kan beschadigd worden, behoeft zeker wel geen betoog.

Trouwens de lichte en betrekkelijk kleine kor van Hr. Ms. „Zeehond" zou tot gebruik bij zulk een weder toch niet geschikt zijn.

In het algemeen is het voor ons niet raadzaam met sterk dalende barometer te korren.

Onze oorlogsschepen bezitten in de barograaf een instrument van zeer groote waarde vooral op de Noordzee, waar, behalve in den zomer, herhaaldelijk ondervonden werd, dat in den tijd van zes uren een geheele ommekeer in den toestand van het weder plaats vond.

Wanneer men zich dus de vraag stelt of de gelegenheid goed is tot korren, bestudeert men eerst eens de gegevens welke de barograaf verstrekt; beneden een aanwijzing van 750 mM. moet men met dalende barometer met een schip als Hr. Ms. „Zeehond" niet gaan korren. Er bestaat dan kans op

krachtigen wind, die in aantocht is, zoodat er weldra zee of golfslag ontstaat, die het schip hevig doet slingeren of stampen, waardoor het tijdens het korren te krachtig zoude rukken in de korreep.

Gewoonlijk werd aan boord Hr. Ms. „Zeehond" gekord bij een windkracht van 1–5, een enkele maal is dit gebeurd met windkracht 6, maar was dit toen niet hinderlijk bij eene van de windsche gelegenheid, daar dan de „Zeehond" zich betrekkelijk rustig gedraagt. Ook is het een vereischte dat men gedurende het korren ongeveer kent de richting en kracht van den stroom op het te bevisschen terrein.

Hiervoor geven de op eenigzins grootere schaal uitgegeven kaarten der Noordzee alleszins voldoende inlichting.

In verband met de tijden van hoogwater te Dover vindt men voor de Nederlandsche kust en ook voor een groot deel der Engelsche en Duitsche kusten genoegzame gegevens op die kaarten aangeteekend om de richting en kracht van den stroom van elk gewild oogenblik te berekenen.

Ook in de aan boord verstrekte Engelsche boekwerken vindt men voor het overige deel der Noordzee daartoe genoegzame gegevens.

Trouwens dit is niets bijzonders daar deze stroomberekening voor het bijhouden van een goed gegist bestek toch altijd noodig is, vooral in het voor- en najaar als de gelegenheid tot observeeren zoo herhaaldelijk ontbreekt.

Voor de Doggersbank en de Visschersbanken zijn die gegevens niet volledig, soms, als het niet te hard waait, kan men hieraan tegemoetkomen, door het schip zooveel mogelijk stil te doen liggen en het zware lood uit te zetten, door op te merken in welke richting het schip van het lood afdrijft of er over heen drijft.

Men zal mij misschien vragen waarom die eenigszins juiste bepaling noodzakelijk is; de reden hiervan is de volgende: Met een schip van de grootte van Hr. Ms. „Zeehond" is het wenschelijk tijdens het korren niet meer vaart te loopen dan 2 mijl per uur, overeenkomende naar gelang van de gelegenheid van wind en zee met 35 - 40 slagen der machine.

Loopt er nu een stroom met een kracht van 1 à 2 mijl per uur in de koersrichting van het korren, dan zou feitelijk de kor met 3 à 4 mijls vaart per uur over den grond worden gesleept, welke vaart te groot is en aanleiding zoude geven tot grootere slijtage en scheuren van het kornet. Meermalen is het voorgekomen dat het voldoende was het schip vóórstrooms gestopt voor eenigen tijd te doen drijven, waarbij door de achteruitstaande kor het schip vrij goed in de koersrichting werd gehouden. Trouwens zoo noodig werd dan af en toe de machine langzaam aangezet.

Loopt de stroom tegengesteld aan de koersrichting, dan moeten de machines een grooter aantal slagen doen van 40–45 en een weinig meer vaart aan het schip worden gegeven daar

anders het afgevischte terrein zoo weinig uitgestrekt is, dat de uitkomsten der vischvangst zonder toevallige bijomstandigheden, het ontmoeten b,v. eener groote school visch van zelf gering zullen zijn. Het aangenaamste en gemakkelijkste is het als men de vaart van het schip over den zeebodem juist kan regelen naar de uitkomsten van peilingen, die om het uur of zoonoodig om het half uur worden genomen op vischterreinen niet al te ver van de Nederlandsche kust verwijderd (15—20 Eng. mijl).

Zoo kan men op de Terschellinger Bank en de Amelander Vlakte korren, waar de vuren van het lichtschip van de Terschellinger Bank, van den Brandaris, van Ameland en Schiermonikoog bij goed zicht uitstekende punten zijn tot herhaalde plaatsbepaling en dus ook tot berekening der vaart, waarmede de kor over den grond wordt gesleept.

Ook den z.g. Kuil op ± 5 mijl N. t. W. van het lichtschip „Haaks" en het terrein op 15—18 mijl dwars van Egmond naar de Noorder Haaksbank, leenen zich zeer goed tot een gemakkelijk vischterrein voor den liefhebber dezer vischsport.

Op 10—15 mijl van de Nederlandsche kust van den mond der Maas tot die der Eems in 10—12 vm. water vangt men over het algemeen slechts kleine tarbotten, schollen, scharren, tongen en roggen.

Op de Bree-Veertien, de Bruine Bank, in den z.g. Kuil, op de Terschellingerbank en de Amelander Vlakte kan men deze vischsoorten van veel grootere en zwaardere afmetingen vangen.

Daarom vindt men met diepten van 14—20 vm. op ± 15—30 mijl uit de Nederlandsche kust vanaf het lichtschip „Maas" tot het lichtschip van Borkum de beste vischterreinen voor korrende schepen zooals Hr. Ms. „Zeehond".

Ook de Bruine Bank en een plek op ± 25 mijl N.N.W. van het lichtschip „Haaks" op de Engelsche kaarten aangeduid met de benaming „Reported Shoal" zijn goede vischterreinen, die door visschersvaartuigen van Nederlandschen en ook van Belgischen landaard veelvuldig in het voorjaar en gedurende den zomer bezocht worden.

Menigmaal zagen wij op de Terschellinger Bank en op ongeveer 20 mijl bewesten het lichtschip van Borkum een tiental stoomtrawlers korren rond een zoogenaamde trawlbreel: het is dan zaak in die nabijheid ook eens zijn geluk te beproeven, meestal is men dan van een goede vangst verzekerd.

Wordt er namelijk op een zekere plaats benoorden de Friesche eilanden, waar bijna alleen stoomtrawlers korren, een bijzonder goed vischterrein gevonden, dan leggen de visschers daar een groote breel of joon voor een zware dreg en wordt op eenige afstanden van deze breel de geheele omtrek van het vischterrein aldaar afgekord.

De breel heeft een lange rechtopstaande stok met vlaggetje om haar over dag goed kenbaar, en nog op grooten afstand zichtbaar te maken; des nachts hangt men er een aan alle zijden flink lichtgevende bollantaarn aan.

Op die wijze kan men de vaart van het korrende schip in verband met den heerschenden stroom en wind gemakkelijk regelen.

In gewone omstandigheden, vooral als er geen kenbare punten van den wal of lichtschepen in het zicht zijn, wordt als de kor goed uitstaat en de machine het bepaalde aantal slagen doet, dadelijk gelogd of gegist, ten einde de vaart van het schip te controleeren. Voorts wordt dit elk uur herhaald en tevens gelood, het laatste om zoo noodig meer van de korreep uit te steken als men in dieper water komt of van haar in te draaien als men naar eene bank toe kort en dus naar ondieper water verstoomt.

Behalve de lengte van de voorloopen moet er nog uitgestoken worden van de korreep eene lengte gelijk aan 3 $\times$ de diepte gerekend van af het punt waar de ophouderstrop staat, dat is het eigenlijke sleeppunt van het schip,

Te lang mag de korreep niet zijn, want dan zou men gevaar loopen dat niet alleen de grondreep, doch ook de voorloopen over den bodem der zee sleepten en op die wijze alle visch verjoegen voor dat de kor bij hen genaderd was.

Een te korte korreep doet gevaar ontstaan voor het breken van den korboom en het z.g. hobbelen der kor.

De kor wordt op de beste wijze gesleept als de korreep recht naar achteren wijst, staat zij naar S.B. of B.B. zijde dan trekt het schip te zwaar in de kor of hapert er iets aan, hetgeen men moet onderzoeken.

Bij harden wind staat de korreep gewoonlijk iets aan de loefzijde van het schip, dat door den wind als het ware naar lij wordt weggezet. Daarom werd tijdens het korren door Hr. Ms. „Zeehond" nimmer zeil gevoerd, hetgeen in de praktijk het gemakkelijkste en het beste bleek te zijn.

Aan het trillen der korreep kan men achteruit onderzoeken of de kor goed trekt; ook als men denkt dat de kor tegen een zwaar voorwerp, op den zeebodem liggende, is opgesleept kan men dit bemerken aan het rukken en stijf gespannen staan der korreep. Voorts stuurt men zooveel mogelijk denzelfden koers en wil men toch veranderen, hetzij voor het uitwijken voor andere schepen, hetzij voor het bevisschen van een bepaald terrein, dan moet men het schip altijd langzaam laten draaien en als er gelegenheid is nooit meer dan 1 of 2 streken tegelijk van koers veranderen. Men blijft dan ongeveer een of twee minuten in de nieuwe richting doorstoomen, totdat de korreep weer recht naar achteren wijst om zoonoodig op dezelfde wijze verdere koersverandering te geven.

Hoewel het volstrekt niet noodzakelijk is kort men met Hr. Ms. „Zeehond" het beste ongeveer tegenstrooms of voorstrooms, dwarsstrooms is minder goed, het schijnt dat het kornet dan niet zoo goed gespannen en open blijft uitstaan als wel noodig is.

Ten slotte beschrijven wij nog de laatste manoeuvre voor de vangst binnen boord is namelijk:

E. HET LICHTEN DER KOR.

De stalen korreep wordt uit de ophoudersbanden aan de davit genomen, de naaiing bij den achtersten davit losgemaakt en de reep vervolgens om het stoomspil gelegd en hand stijf gedraaid.

Daarna worden op de kampanje achtereenvolgens de harp van den stalen ophouderstrop en die van de ophouderreep afgesloten en losgemaakt, zoodat nu de korreep direct van de kor naar het kinnebaksblok aan den katstut loopt.

Hierna wordt de korreep door middel van het stoomspil stadig aan ingedraaid, waarbij er op gelet moet worden, dat er geen loos in de reep komt, waartoe het behoud van een weinig vaart in het schip noodig is; gewoonlijk met een zoo weinig mogelijk aantal slagen der machine. Het roer wordt tevens gelegd naar de zijde waar de kor wordt gelicht, zoodat het voorschip daar naar toe en het achterschip er van af draait.

Vanzelf komt daardoor de korreep bij het indraaien goed vrij van alle buiten boord uitstekende deelen van het schip.

Is de reep zoo ver ingedraaid dat de kor bijna van den zeebodem is gelicht dan stopt men de machine.

Is de kor gelicht en moet zij in diep water, meer dan 20 vm., boven water gedraaid worden dan zet men zoo noodig, afhankelijk van golfslag en wind, de machine weder zoo langzaam mogelijk aan om het schip van de kor af te houden, zoodat tegen dat deze boven water komt het schip niet daarover heen drijft en haar beschadigt.

Indien de korreep met de voorloopen bijna bij het kinnebaksblok van den katstut gekomen is wordt het spil tijdig gestopt; hierop moet goed gelet worden om averij maken aan de voorloopen of aan het kinnebaksblok te voorkomen.

Het eind van het hakentouw wordt nu van de korreep losgemaakt, door het kinnebaksblok van den kipstut geschoren en, nadat de korreep belegen is, door het kinnebaksblok op het voordek en om het spil genomen. Het is zaak om dit vlug te doen geschieden, ten einde te voorkomen dat de kor beschadigt of dat de gevangen visch zich verwijdert door een mogelijke scheur in het kornet ontstaan door het sleepen.

Vervolgens wordt de kor door middel van het hakentouw met het stoomspil zoover ingedraaid dat de korboom bijna tot onder het boveneinde van den kipstut komt, daarna wordt het hakentouw belegen.

Inmiddels zijn de einden van den hanepoot op den bak met de hand doorgehaald en opgeschoten, een matroos heeft zich buiten boord laten zakken om bij het opdraaien de grondreep en het verdere net vrij te houden en te klaren van de uitstekende deelen van het schip.

Als het hakentouw bijna voor is wordt het onderblok van den korboomklaplooper ingepikt en de korboom verder opgehaald door den looper van den klaplooper met het spil door te

draaien. Omdat de korboomklaplooper wat achterlijker staat dan de kipstut, schiet de korboom bij het doorzetten wat naar achteren en kan deze met de sleepijzers en het kornet langs de buitenzijde van het fokkewant zoo hoog mogelijk naar boven geheschen worden, waarbij zorg moet gedragen worden dat zoowel het net als de sleepijzers goed vrij van alles blijven. Zoo noodig wordt de zak met het zakeinde bestuurd om vrij van buiten boord uitstekende deelen te blijven en als de zak niet te vol is kan deze met het zakeinde binnen boord gehaald worden.

Daarna wordt hij van onderen losgemaakt en geledigd, het net van onreinheden, schelpen, steenen, modder, zeegewassen enz. ontdaan en vervolgens met een wipper op de fokkera met het staarteinde naar boven geheschen. De korboom wordt weder afgevierd totdat de sleepijzers ter hoogte van het potdeksel komen en aan de buitenzijde van het fokkewant vastgesjord. Het kornet kan nu gereinigd worden en verder drogen; de kor is dan weder geheel gereed voor een vernieuwd gebruik.

Indien de korzak met te veel visch is gevuld of als er zich steenen of modder in bevinden zoodat hij te zwaar is om opgehaald te worden met het zakeind, dan geschiedt dit door middel van de zaktalie, waarvan de looper eveneens om het stoomspil gelegd wordt.

HET BEUGEN.

In het bekende werk van A. Hoogendijk: „de Grootvisscherij op de Noordzee" wordt het beugen wel beschreven, voornamelijk hoe dit door de speciaal daarvoor ingerichte visch-sloepen geschiedt. Enkele kleinere details zooals het aanslaan van het aas en het gereedmaken der aasbakken worden echter niet uitvoerig vermeld.

Daarom zij hier volstaan met een korte opgave van het aan boord Hr. Ms. „Zeehond" verstrekte beugtuig, hetwelk in de praktijk goed heeft voldaan en dat geschikt is voor elk oorlogsschip onafhankelijk van zijne grootte.

Tevens wordt opgegeven de wijze van werken aan boord Hr. Ms. „Zeehond" gebruikelijk bij deze soort van vischsport, die niet vanaf het schip, doch uit eene sloep moet geschieden.

Handzaam weder, niet te ruwe zee is voor ons dus een eerste vereischte bij de beoefening dezer vischsport.

Het tuig der beug aan boord Hr. Ms. „Zeehond" bestaat uit:

3 stuks joonen.
3 „ dreggen, elk van 9 K.G.
3 „ dreggentouwen van lijn van 15 draad, elk lang 100 M.
10 „ beuglijnen, elk 50 vm. lang en elk voorzien van 50 aaslijntjes met 50 hoeken.
2 „ houten aasbakken, lang 1,4 M. en breed 0,7 M.
5 „ speeten.

De *joonen* zijn peervormige boeien, waardoor een stok gestoken is, die aan de bovenzijde ruim 2 M., aan de onderzijde ongeveer 1 M. uitsteekt. Aan de bovenzijde is voor de verkenning een wit vlaggetje genaaid, aan de onderzijde worden 2 afgekeurde roosterijzers genaaid om de joon goed recht in het water te houden. Zij dienen om de plaats der beug aan te geven en om bij het lichten der dreg, het dreggentouw gemakkelijk te kunnen opvisschen.

De *dreggen* worden benut om de beuglijnen vrij wel strak langs den bodem der zee te houden en te zorgen, dat tevens de joonen op hunne plaatsen blijven.

De *beuglijnen* zijn getaande lijnen van 6 draad, elk 50 vadem lang en aan het eene uiteinde voorzien van een splitsoog. Geteerde lijnen zijn niet geschikt; het schijnt dat de reuk daarvan de visschen tegenstaat.

Ongeveer 1 vadem uit elkander zijn met een slag en een mastwerp bevestigd de z.g. aaslijntjes, gemaakt van 2 draads katoen, elk 6 dM. lang, aan welke uiteinden door middel van een takeling de vischhoeken zijn bevestigd. Men onderscheidt 2 hoofdsoorten dezer vischhoeken namelijk de kleinere, lang 5 cM., schelvischhoeken genaamd, en de grootere ± 8—9 cM. lang, kabeljauwhoeken genoemd.

Elke beuglijn bezit 50 aaslijntjes. Door middel van een dubbele schootssteek kan men de verschillende beuglijnen op elkander verbinden en dus de uit te zetten beug de lengte geven, die men zelf verkiest in verband met de gelegenheid van wind en zee en van den beschikbaren tijd voor het beugen.

De *aasbakken* zijn langwerpige vierkante bakken voorzien van een korten staanden kant, die aan het eene uiteinde over de geheele breedte is weggelaten. In den bodem zijn aan de langszijde 5 ronde gaten geboord voor de 5 z.g. speeten, welke in die gaten passen. In de staande kant over de lengte van den bak zijn 2 handvatsopeningen aangebracht.

Deze bakken dienen om de beuglijnen van te voren gereed te maken en hen, met de aaslijntjes voorzien van aas, klaar daarin op te schieten, zoodat zij met de sloep kunnen medegegeven worden met de beuglijnen geheel klaar gemaakt om te beugen.

De *speeten* zijn dikke houten pennen van ± 3,5 dM. lengte, welke voorzien zijn van een ronde punt om hen in de gaten der aasbakken te plaatsen, en van twee insnijdingen om de vischhoeken na gemaakt gebruik in te schuiven.

Het beugen bestaat uit 3 afzonderlijke verrichtingen, waarbij de zorg voor het goede aanslaan van het aas, het geheel klaar opschieten en later uitroeien der beuglijnen, de ervaring met welk aas in een bepaald jaargetijde gevischt en welken vischgrond in de Noordzee alsdan benut moet worden, voornamelijk bepalen of men al of niet een goede vangst kan verwachten.

De 1e verrichting is *a* het gereedmaken der beuglijnen en aasbakken,
de 2e *b* het uitschieten der beug,
de 3e *c* het lichten der beug.

a. Het gereedmaken der beuglijnen en aasbakken.

De beuglijnen zijn behoorlijk opgeschoten met de aaslijnen aan de buitenzijde en hunne hoeken geschoven in eene speet. Men plaatst nu den aasbak plat op dek, zet de speet in het eerste gat, de beuglijnen naar rechts en de hoeken naar links wijzende. Men begint met de bovenste hoek uit de speet te nemen en slaat daar het aas aan, zoodanig, dat de punt van den vischhoek *door* het aas komt, legt dit op den aasbak en schiet de tusschenruimte van de beuglijn achter het stukje aas op den bak op, en gaat vervolgens zoo door tot dat men eene rij gevormd heeft over den aasbak. Daarna wordt deze rij met een laagje zand bedekt om te zorgen dat bij het uitschieten der beuglijn de vischhoeken niet in elkaar zullen geraken. Vervolgens gaat men verder door tot dat de geheele beuglijn voorzien is van aasstukjes en netjes opgeschoten in den aasbak ligt.

In elken aasbak kunnen goed 5 à 6 beuglijnen zoo gereed gemaakt worden opgeschoten.

Het te gebruiken aas is geheel afhankelijk van het jaargetijde waarin men beugt.

Is men in de nabijheid eener haringvloot tijdens de maanden Juni t/m. half October, dan zijn die vischgronden tevens ook geschikt om te beugen en is het voor den Politiekruiser dus zeer gemakkelijk om in den vroegen morgen bij goed weder even de beug uit te zetten en haar na een $1^1/_2$ uur weder te lichten. Men kan dan al licht versch aas bekomen, want versche haring is daartoe zeer geschikt.

Voor de vangst op schelvisch, gullen, wijting en kleine heilbot, ontdoet men de haring van kop en staart en snijdt men de visch verder in 5 even groote mooten, die dan geschikt geschikt zijn voor aas der schelvischhoeken. Men vangt daaraan soms ook wel kabeljauw, doch veelal zijn deze vischhoeken te klein en weet deze groote visch, al heeft hij beet, zich daarvan te ontdoen vooral bij het ophalen der beug die soms in zeer diep water, 70—90 vm., ligt.

Voor kabeljauwhoeken moet men het aas grooter nemen en wordt de haring daartoe in 2 gelijke stukken gesneden na eveneens te zijn ontdaan van kop en staart.

Na medio October tot medio December vischt de haringvloot voornamelijk op terreinen niet geschikt om te beugen.

Tijdens de wintermaanden kruisende op de Doggersbank en de Groote en Kleine Visschersbank zal men ook wel eens dagen aantreffen waar het beugen met eene sloep kan geschieden en zijn daar goede vischgronden voor te vinden.

De Nederlandsche beugers gebruiken voornamelijk dan als aas de z.g. prikken, een vrij duur vischje dat mij met het oog

op de moeilijke bewaring om het goed levend te houden minder geschikt voorkomt voor eene sportvischliefhebberij. Men kan dan beter gebruiken gezouten sardines of ook koelever en dergelijken, al zal daarmede de vangst niet zoo groot zijn als met prikken. In de maanden Maart en April is geep, die dan veel bij Helder gevangen wordt, geschikt vischaas en daarna biedt de versch gevangen haring daartoe weer zijn diensten aan.

Het aas van geep en koelever wordt op dezelfde wijze in kleine stukjes aangeslagen als boven beschreven van de haring. De sardine wordt als aas in haar geheel aangeslagen; bij den kop gaat de hoek er in en komt bij den staart uit zoodat de sardine als het ware opgekruld wordt, reden waarom de visschers dit soort van aas ook wel krulaas noemen.

In Ned. Indie waar het water veel helderder is, lijkt het mij het best het aas aan den vischhoek te bevestigen zoodanig dat de punt van den hoek niet naar buiten uitsteekt.

Daar deze soort van visscherij vrij wel onafhankelijk is van den zeebodem waarop die wordt uitgeoefend en alleen de rijkdom van den vischgrond daarop invloed uitoefent komt het mij voor, dat ook de Ned. Indische wateren zich uitstekend leenen voor dit vischsportbedrijf.

Het beste aas zal dan ook wel zijn kleine versche vischjes doch bij gebreke van dien kunnen de ingewanden van kippen, eenden, sappies enz. ook zeer zeker goed als vischaas dienen. Daar zelfs in zeer diep water kan gebeugd worden en in Ned. Indië over het algemeen de wind kalmer, de zee niet zoo spoedig onstuimig is als in de Noordzee, het weder er nooit koud of guur is, geloof ik wel, dat het beugen daar zeer goed zal voldoen.

Vooral ook omdat deze vischsport met zulk een weinig tijdverlies gepaard gaat en er slechts een 5 à 6-tal manschappen noodig zijn om haar met goeden uitslag te beoefenen.

b. Het uitschieten der beug.

Aan boord Hr. Ms. „Zeehond” werd daartoe gebruikt de z.g. groote loodsjol met 4 roeiers en 1 onderofficier bemand. In de zomermaanden is in de Noordzee de beste tijd daartoe des morgens van $4^1/_2$ uur tot 7 uur, ook voor Ned. Indië lijkt mij dit het beste tijdstip. Met den dienst aan boord is het goed overeen te brengen daar als het beugen is afgeloopen en de algemeene exercitiën aanvangen dan ook een ieder beschikbaar is om op zijn post te komen.

Op de P. V. van den vorigen dag worden de beuglijnen dan van aas voorzien en geheel gereed voor gebruik op de aasbakken regelmatig opgeschoten.

Des morgens worden de aasbakken en de van te voren gereed gemaakte joonen, dreggen en dreggentouwen in de sloep gegeven.

Gewoonlijk werden slechts 2 joonen gebruikt; voor eene beug-

lijn van ± 1000 M. lengte zijn er niet meer noodig. Wil men echter een langere beuglijn benutten dan moeten er 3 joonen gebruikt worden, hetgeen natuurlijk omslachtiger en tijdroovender is.

De beide dreggentouwen worden bevestigd op de ringen der beide dreggen, het andere uiteinde gaat door een gat van den onderstok der joon, wordt daaraan bevestigd met een muilslag en daarna aan den bovenstok opgestoken. De verschillende beuglijnen zijn aan elkaar met dubbele schootsteken verbonden, zoodat zij ééne lijn vormen; het eene uiteinde dezer lijn wordt aan de onderzijde der eene dreg aan een der handen bijgenaaid, het andere uiteinde op dezelfde wijze aan de onderzijde der andere dreg bevestigd.

Vooraf heeft men het schip stil gelegd om de diepte van den vischgrond op te looden en zoo mogelijk de richting van den loopenden stroom te bepalen. De kennis der diepte is noodig om daarnaar de lengte der dreggentouwen van de joonen te regelen, welke niet meer dan ± 5 M. boven de gevonden diepte mag bedragen.

De richting van den stroom moet men weten om de beuglijn zooveel mogelijk dwarsstrooms te kunnen uitroeien, zoodat de aaslijntjes allen goed klaar stroomen van de beuglijn. Gebeurt dit niet dan kronkelen zij om de beuglijn heen, geraken onklaar en men loopt groote kans dat de vangst geheel en al mislukt.

Men roeit nu naar de plaats waar men wil beugen en daar aangekomen laat men eerst de dreg met het dreggentouw kalm buitenboord naar beneden zakken, tegelijkertijd viert men de beuglijn met de aaslijntjes bij totdat de dreg op den bodem der zee ligt.

Vervolgens werpt men de eerste joon buitenboord, welke aan het andere uiteinde van het dreggentouw is vastgemaakt, de joon gaat nu rechtop staan en geeft later aanwijzing waar de dreg ligt. Daarna wordt de beuglijn uitgeroeid in eene richting zooveel mogelijk dwarsstrooms op die wijze zorgdragende, dat de aaslijntjes met aas dwars van de beuglijn stroomen. Zoodra men de beuglijn zoover uitgeroeid heeft dat het andere einde bijna bereikt is, wordt de tweede dreg met de beuglijn op den bodem der zee afgevierd en daarna de tweede joon ook overboord gezet.

Men kan dus aan de twee joonen zien de afstand die de 2 dreggen uit elkaar liggen en waar tusschen de beuglijn met de aaslijntjes zich bevindt. De beuglijn laat men niet meer dan ± $1^1/_2$ uur op den bodem der zee liggen.

Dan gaat men over tot:

c. *Het lichten der beug.*

Wanneer de beug voldoende tijd heeft uitgestaan begint men deze te lichten en wel bij de joon, die het eerste buiten boord is gezet.

VISSCHERIJSTATISTIEK.

VANGST AAN BOORD HR. MS. „ZEEHOND" VAN 15 JANUARI TOT EN MET JULI 1905.

KORREN (voornamelijk platvisch).

Maanden.	Aantal malen gekord.							Vangst.												Bijzonderheden.
	Op de Bree Veertien.	Op de Bruine bank.	Op de Tersch. bank.	Op de Doggersbank.	15 mijl bewesten Egmond.	Smithbank.	30 mijl benoorden de Haaks.	Tong.	Tarbot.	Griet.	Schol.	Bot.	Schar.	Kl. Kabeljauw.	Poon.	Pieterman.	Rog.	Groote krabben.	
Januari .	—	—	2	—	—	—	—	2	1	—	65	—	—	3	—	—	—	4	
Februari	1	—	2	—	—	—	—	3	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	2 maal niets gevangen; kor niet goed uitgezet.
Maart . .	2	1	5	3	—	—	—	4	—	—	1406	146	1185	—	4	—	12	24	Veel schelpen op de Doggersbank.
April . .	—	4	2	—	—	—	—	31	6	1	1266	563	288	—	12	20	1	12	
Mei . . .	—	2	1	—	1	—	—	72	8	2	1450	—	50	—	10	20	5	—	
Juni . . .	1	—	1	—	—	1	—	50	5	3	560	—	178	—	20	11	—	—	Op de Smithbank veel schelpen.
Juli . . .	2	—	—	2	1	—	1	31	7	3	293	93	199	—	13	9	2	—	
Totaal . .	6	7	13	5	2	1	1	193	27	9	5054	802	1900	3	59	60	20	40	Totaal 8167

BEUGEN (voornamelijk rondvisch).

Maanden.	Aantal malen gebeugd.		Vangst.								Bijzonderheden.
	Op de Gr. Visch. bank.	20 mijlen beoosten de Shetl. eilanden.	Kabeljauw.	Schelvisch.	Gul.	Koolvisch.	Zeesnoek.	Leng.	Wijting.	Groote krabben.	
Maart. . .	2	—	—	1	3	—	—	—	—	—	± 25 Spierhaaitjes wer-

Men haalt deze joon binnen boord en daarmede het dreggentouw, licht vervolgens de dreg en verkrijgt daarop de daaraan bevestigde beuglijn. Deze wordt nu stadig ingehaald en bij het binnenhalen op de aasbakken nedergelegd zoodanig dat zij zooveel mogelijk klaar blijft opgeschoten. Zoodra de visch, die aan de lijn gevangen is met den kop boven het water is gekomen, gebruike men voor de grootere soorten zooals heilbotten en kabeljauwen een soort korte haak, knook genaamd, die achter de kieuwen van den visch gepikt wordt, waarmede deze vervolgens binnen de sloep wordt gehaald.

Meermalen komt het voor, dat onder het ophalen der beuglijn bemerkt wordt dat de visch er afvalt; dikwijls is de oorzaak daarvan dat de hoeken te klein zijn en het aas niet goed aangeslagen is. Voor ons is daarom het beste om den andere aan de aaslijntjes een schelvisch en een kabeljauwhoek te bevestigen. Hoe dieper men vischt, hoe meer tijd voor alles noodig is en hoe grooter de kans dat de visch onder het ophalen van de beuglijn zich spartelend los werkt.

Tijdens de maand Juli werd op het haringterrein nabij de Shetlandsche eilanden in zeer groote diepten met goeden uitslag gebeugd, eens in 75 vm. en eenmaal zelfs in 92 vm. Gedurende de eerste maal werden veel spierhaaien opgehaald, de andere maal nog al zeeanemonen die blijkbaar ook zeer belust op het aas waren; gewoonlijk wordt gebeugd in diepten van 25—60 vm.

Van de Noordzee bestaan uitstekende kaarten waar de beugvischgronden zijn aangegeven, men kan echter in den zomer wel aannemen dat daar waar veel haring gevangen wordt ook veel rondvisch aanwezig is die daarop jaagt.

Met het andere uiteinde der beuglijn wordt tevens de tweede dreg gelicht hetgeen gemakkelijk geschiedt omdat de handen der dreg rechtstandig uit den grond worden gehaald daar de beuglijn daaraan is bevestigd. Vervolgens haalt men het dreggentouw en de tweede joon binnen de sloep waarmede de geheele visscherij is afgeloopen.

Willemsoord, 25 Juli 1906. J. M. W. Kuijl, Kapitein ter zee.

CONCEPT-REGLEMENT VISSCHERIJVEREENIGING
AAN BOORD HR. MS. SCHOENER „ZEEHOND".

Art. 1.

Doel der vereeniging is gedurende de reizen van Hr. Ms. „Zeehond" de visscherij, zoowel beug- als schrobnetvisscherij voor genoegen te beoefenen en de daarvoor benoodigde zeemanseigenschappen bij de bemanning van Hr. Ms. „Zeehond" aan te kweeken.

Art. 2.

De commandant Hr. Ms. „Zeehond" is beschermheer der

Visscherijvereeniging; hij beslist in alle aangelegenheden de vereeniging betreffende waarin hem om raad wordt gevraagd of als het Bestuur zelf niet tot eene beslissing kan komen tengevolge der dienstverhoudingen aan boord.

Art. 3.

Aan den Commandant, den état-major en de machinisten aan boord wordt steeds verzocht of zij genegen zijn als donateur der Vereeniging op te treden.

Alle schepelingen kunnen lid zijn dezer vereeniging.

Art. 4.

Het bestuur bestaat uit 3 leden, nl. één president en twee commissarissen.

De chef der equipage is president en verder nemen een korporaal-onderofficier en een mindere in het bestuur zitting.

Art. 5.

Bij overplaatsing van een bestuurslid wordt dadelijk tot eene nieuwe stemming overgegaan.

De bestuursleden treden om de zes maanden af doch zijn herkiesbaar.

De verkiezing geschiedt bij meerderheid van stemmen; wordt bij de eerste stemming geen meerderheid behaald door een der candidaten dan geschiedt de daarop volgende stemming uit die 2 candidaten welke bij de eerste stemming de meeste stemmen haalden.

Art. 6.

Er wordt een contributie geheven van 10 cent per maand die door den officier van administratie wordt geïnd en bij de uitbetaling één maand vooruit betaald moet worden. De contributie dient tot het aankoopen van aas voor de beugvisscherij en wat verder zal blijken noodig te zijn. Ook om 4 matrozen, die zich meer speciaal met het beugen en korren belasten eene toelage te geven van *f* 1.50 's maands, den schrijver der vereeniging *f* 1.— 's maands en den korporaal-kok voor meerdere werkzaamheden tengevolge van het herhaaldelijk bakken van veel visch van *f* 2.50 's maands uit de kas der vereeniging.

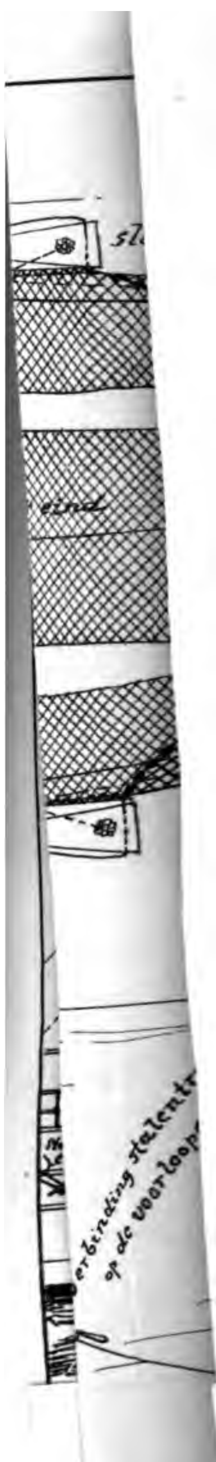
Art. 7.

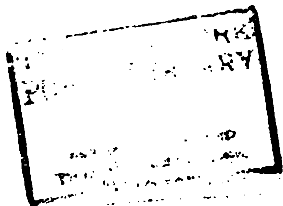
De donateurs kunnen naar billijkheid aanspraak maken op een gedeelte der gevangen visch, hetgeen door het Bestuur geregeld wordt nadat vooraf goedkeuring dier regeling aan den commandant of eerste officier daarop is gevraagd. De verdeeling van de overige visch geschiedt door het Bestuur gelijkelijk onder de leden der vereeniging, waarbij wordt gezorgd dat een ieder op zijn beurt ook geniet van de fijnere vischsoorten.

Art. 8.

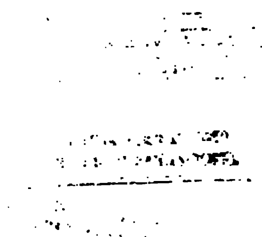
De commandant behoudt het recht om bij eenige vangst over één of twee mooie exemplaren visch te beschikken ten-

364v









einde die te gelegener tijd en plaatse te kunnen wegschenken namens de Vereeniging, aan hen, die zich voor haar verdienstelijk maakten.

Art. 9.

Aan boord geplaatste schepelingen, die lid wenschen te worden, betalen de contributie op den 15en der maand van hunne plaatsing en geschiedt de plaatsing na den 15en dier maand, dan wordt de contributie dadelijk betaald.

Overplaatsing binnentijds geeft geen recht op teruggave der reeds betaalde contributie.

Art. 10.

De schrijver der vereeniging houdt bij:

a. Twee lijsten der leden waarvan hij den Commandant één aanbiedt en één ter beschikking stelt van den officier van administratie. Den 15en der maand wordt de ledenlijst bijgewerkt en opnieuw aangeboden.

b. Een notulenboek vermeldende in korte bewoordingen het verhandelde in vergaderingen of algemeene vergaderingen.

c. Een visscherijboek vermeldende dagelijks de wijze van visschen (korren of beugen), den duur van elke vangst en de behaalde uitkomsten met vermelding der wijze waarop de gevangen visch onder de donateurs en leden der vereeniging wordt verdeeld.

d. Een verantwoordingboek der vereeniging waarin is opgenomen:

1e. een kasboek vermeldende de gedurende elke maand gedane uitgaven en de ontvangen inkomsten;

2e. een balansboek gevende elke maand een balans vermeldende het debet en credit der vereeniging.

Art. 11.

De kasgelden der vereeniging worden in bewaring gegeven bij den officier van administratie die den 15en van elke maand tevens zorg zal dragen voor de uitbetaling van de toelagen bedoeld in art. 6.

Art. 12.

In het begin van elk kwartaal wordt in zee eene algemeene vergadering gehouden der leden van de visscherijvereeniging, waarin door het Bestuur een kort verslag wordt gedaan van den financieelen toestand der vereeniging, en van de resultaten der gehouden visscherij. Dit verslag wordt eveneens opgenomen in het notulenboek bedoeld in art. 9, sub *b.*

Art. 13.

In alle gevallen waarin dit Reglement niet voorziet, beslist de Commandant van Hr. Ms. „Zeehond”.

'T EEN EN ANDER OVER DE RUSSISCHE MARINE.

De muiterijen en slachtingen, welke na afloop van den laatsten grooten oorlog in 't verre Oosten onder 't scheepsvolk der Russische oorlogsschepen zoo veelvuldig uitbraken, hebben misschien niet in geringere mate dan de, in den zeeslag geleden, nederlagen de algemeene aandacht getrokken.

Konden de verloren zeeslagen aan minderwaardig materieel, aan minder gunstige technische voorwaarden, aan mindere geoefendheid van het lagere en onbekwaamheid van het hoogere personeel worden geweten, de daaropvolgende, door de bemanning der „Kniaz Potemkin" ingeleide en op alle smaldeelen van de overgebleven Russische vloot uitgebroken muiterijen op groote schaal moesten den indruk maken, dat de hierboven opgesomde oorzaken niet de eenige zijn geweest en dat de bron van het kwaad dieper moest worden gezocht.

't Is buiten kijf, dat de alomvattende revolutionaire beweging in Rusland ook een belangrijke factor is geweest in de oproeren van het scheepsvolk, maar de in de meeste gevallen door de muiters gestelde staatkundige postulata (republiek, constituante, kiezen van eigen officieren, enz.) waren niet ernstig bedoeld en de eischen van economischen aard, die hoofdzakelijk gesteld werden, voor onmiddellijke voldoening vatbaar. Indien er dan ook geen andere oorzaken waren geweest, dan zouden de muiterijen van het scheepsvolk, evenals die bij de landmacht, slechts bij uitzondering zijn voorgekomen en geen epidemisch karakter hebben aangenomen.

Een aardbeving kan in een gebouw scheuren doen ontstaan, maar zit het fondament stevig in elkaâr, is het materiaal veerkrachtig, 't cement van goede hoedanigheid, — dan beteekenen er één of zelfs meerdere scheuren niet veel en men behoeft zich over de toekomst van 't gebouw niet bezorgd te maken; doch zelfs met uitmuntend materiaal kan men geen stevig gebouw optrekken, als 't fondament onzeker, het cement minderwaardig is. In 't militaire is zoowel het fondament als 't cement — de tucht; een in breeden zin opgevatte tucht, die niet alleen rechten toekent, maar ook plichten oplegt.

Alleen zulk een tucht kan 't vertrouwen tusschen den meerdere en den mindere doen kiemen en ook alleen dan kan zij sterk worden. Om den mindere de ware tucht te kunnen bijbrengen, behoort de opvoeder — de officier — zelf een juist begrip van tucht te hebben, daarom is de opleiding van den officier van zooveel gewicht voor 't moreele gehalte en dus ook voor de strijdvaardigheid van een krijgsmacht. Herinneren we ons slechts het bekende gevleugelde woord, dat de veldslagen bij

Sadowa en Koenigsgraetz niet door de naaldgeweren, maar door den Pruisischen schoolmeester — in breederen zin den militairen opvoeder — gewonnen zijn.

Deze tucht nu ontbreekt bij de Russische krijgsmacht te land en ter zee en we willen hier even aandacht schenken aan des Pudels Kern — de opleiding van den Russischen zeeofficier en de verhouding tusschen officier en matroos. Onze mededeelingen zijn, alhoewel niet uitsluitend, toch voornamelijk aan een Russisch weekblad „de Poolster" [1]) ontleend. Laten we er bijvoegen, dat genoemd weekblad door den bekenden Russischen publicist, P. B. STRUVE, een der hoofdmannen der z.g. „kadetten" (constitutioneel-democratische monarchisten) werd geredigeerd en dus *niet* tot de pleiade der radicaal-revolutionnaire bladen behoort.

***

De gemiddelde leeftijd der jongelingen, die zich voor het vergelijkend admissie-examen voor den „Morskoi Korpus" (= Instituut voor de opleiding van zeeofficieren) aanmelden, is 12—13 jaar en de met dien leeftijd overeenkomstige wetenschappelijke vorming kan, bij benadering, met die van een leerliug uit het 3e jaar van een reaal-school [2]) worden gelijk gesteld. De wetenschappelijke eischen, welke bovendien gesteld worden, zijn van weinig beteekenis, aangezien het Instituut zelf, in deze voorbereiding geen vertrouwen stellend, in zijn programma herhaling der vakken, welke niet in 't 3e jaar eener reaal-school worden onderwezen, liet opnemen, en wel om de eenvoudige reden, dat deze kundigheden door de kandidaten niet geleidelijk opgedaan, maar hun op de z.g. stoomcursussen door leeraars van 't Instituut zijn ingepompt. Tengevolge van 't bestaan van bevoorrechte standen wordt het aantal beschikbare plaatsen hoogst zelden overtroffen door dat van de zich aanmeldende kandidaten, terwijl het aantal der bij 't admissie-examen werkelijk geslaagden zelden meer dan 30 % der kandidaten is, zoodat de overige 70 % uit niet in 't examen geslaagden bestaat. Nu geldt, zoowel 't Instituut als bij den grooten staf der Marine het beginsel van voorkeur voor afstammelingen of kinderen van zeeofficieren en zoo wordt begrijpelijk, dat juist 70 % niet-geslaagden bijna uitsluitend uit spruiten van zee-officiersgeslachten bestaan; in de gunstigste gevallen zijn $^1/_2$ der 30 % werkelijk geslaagden kinderen of kleinkinderen van zeeofficieren. Op die wijze komen ieder jaar ruim 70 % zeeofficierskinderen op 't Instituut en nu zou men kunnen denken, dat dit verschijnsel heugelijk mocht heeten, in werkelijkheid echter is het juist de keerzijde der medaille; we zullen straks zien waarom.

---

1) Afl. v. Febr. 1906. St. Petersburg. Sedert opgedoekt.

2) Met een 7-jarigen cursus; 't programma is veel minder uitgebreid, dan dat van een H. B. S. met 5-jarigen cursus in Nederland.

't Groot aantal leervakken, waarin de kadetten op 't Instituut in een tijdperk van slechts $5^1/_2$ jaar onderwezen moeten worden, is oorzaak, dat van iedere wetenschap slechts zooveel wordt geschonken als noodig is om den leerling een schijn van kennis te geven. En in plaats van een leervak geleidelijk te behandelen en tot een sluitend geheel te maken, worden slechts brokstukken zonder verband behandeld, alleen om te kunnen zeggen „ze hebben 't gehad." Deze manier van onderwijzen, vooral van de wiskundige vakken — sprongsgewijze, zonder verband noch geleidelijkheid — oefent een uiterst nadeeligen invloed op de gezonde vorming der verstandelijke vermogens en 't karakter der jongelieden. Eigenschappen worden bij hen ontwikkeld, die in geen enkelen werkkring en evenmin in de verhoudingen van het leven geduld kunnen worden.

Neemt men verder in aanmerking, dat een zekere graad van lichtzinnigheid aan 't Slavische ras eigen is, waarmede in verband staat de lichtvaardige wijze, waarop wetenschappen worden onderwezen, dan gaat men begrijpen, waarom bij de Russische Marine geen logica, geen consequentie, geen nauwgezetheid, geen voorzichtigheid en heldere denkbeelden zijn te vinden en hoe deze door aplomb, grootspraak, lichtvaardig omspringen met cijfers en feiten, bluf, brooddronkenheid en geschetter vervangen moeten worden en ook waarom bij de eerste de beste ernstige beproeving een geweldige krach moest komen.

Reeds dikwijls is door de bevoegde beoordeelaars gewezen op de verkeerde richting ingeslagen bij de opleiding der zeeofficieren en tot het Ministerie van Marine zijn talrijke voorstellen te dier zake gericht; deze waren echter in strijd met de belangen der ouders — oudere zeeofficieren — die er alleen op bedacht waren om hun kroost op gemakkelijke wijze en op 's lands kosten onder dak te brengen; bovendien was het voor de machthebbenden bij de vloot geen aangename gedachte, dat jongere officieren beter dan zij zelf onderlegd zouden worden. Men verkoos dus liever bij de oude sleur te blijven en aan het oude type van den „Morskoi Korpus" vast te houden, om dat dit geen verandering in de bestaande toestanden zou brengen en om deze voorkeur te rechtvaardigen, werd de thesis verkondigd: voor een officier is het voldoende, als hij een wapen weet te hanteeren.

Intusschen deze thesis werd niet consequent doorgevoerd; verreweg de meeste officieren kunnen — zelfs onder gewone omstandigheden — slechts gebrekkig met een schip manoeuvreeren, laat staan dan in een gevecht, waar men van de eigenschappen van het schip partij moet weten te trekken en de artillerie moet weten te gebruiken. Indien een officier, bij wijze van uitzondering, het schip goed weet te besturen, dan mag men met eenige zekerheid aannemen, dat hij òf van de artillerie, òf van het torpedowezen òf van geen van beiden veel af weet, terwijl de andere takken van het bestuur van een schip hem slechts van hooren zeggen bekend zijn.

Dit is in 't algemeen de opleiding tot zeeofficier. Laat ons nu de wijze nagaan, waarop zij tot specialiteiten gevormd worden. Verscheidene jaren geleden werden te Kronstadt twee parallelle cursussen opgericht: één voor het torpedo- en mijnwezen en één voor de artillerie. Den hiervoor door de chefs van eskaders aangewezen „mitjman's [1]) en jonge luitenants wordt alleen pro-forma een admissie-examen afgenomen; dit examen is echter zoo éénvoudig, dat het niet mogelijk is er niet aan te voldoen. De speciale cursus duurt omstreeks zes maanden en 'tgeen daar onderwezen wordt is niet veel en niet degelijk. Om het bijbrengen van eenige broodnoodige militaire begrippen uit de elementaire natuurkunde en de ballistiek gemakkelijker te maken worden enkelvoudige beginselen herkauwd; men krijgt verder een paar kunstjes uit de scheikunde te zien en gaat tot speciale studies over. Na afloop van den theoretischen cursus worden onder het varen eenige schoten gelost en de officier-leerling wordt met de benoeming tot artillerist of torpedist beloond, waardoor hij het recht verkrijgt speciale en zeer ruim bezoldigde betrekkingen waar te nemen.

Met het specialiseeren in de stuurmanskunst gaat het nog eenvoudiger: in de voornaamste oorlogshavens worden, voor den duur van eenige weken, tijdelijke cursussen geopend voor officieren die geen „speciale" opleiding genoten hebben. In dit korte tijdsbestek wordt de officier, dikwijls tegen zijn wensch, tot navigatie-officier gemaakt. Hoe gebrekkig de geheele zaak in elkaâr zit, kan een geval getuigen dat zich onlangs in het Zwarte zee-eskader voor heeft gedaan: op bevel van den commandeerenden vlagofficier werden in dien cursùs eenige 2e luitenants der reserve opgenomen en, na afloop, bleek dat de reserve-luitenants het zeevaartkundig examen veel beter hadden afgelegd, dan de aan dien cursus deelnemende zeeofficieren, waarbij aangestipt dient te worden, dat de reserve-luitenants, die uit leerlingen der thans opgeheven „school voor zeevaart", getrokken werden, meestal tot „fruits secs" dezer school behoorden en dat het programma dier school vèr beneden dat der middelbaar onderwijsinrichtingen stond.

Met zulk een wetenschappelijke bagage ging de jonge officier zijn zwervende loopbaan op verschillende schepen, bij de staven of in administratieve bureaux vervolgen; ongewoon te denken, zonder geestelijke discipline noch grondige kundigheden, met lichtzinnigheid in 't bloed, in levensbeschouwing en in gewoonten. In een omgeving geraakt van kameraden, die dezelfde school doorloopen hadden, door ondervinding echter wijzer waren geworden, kwam de jonge officier al spoedig tot de overtuiging, dat hem iedere buitensporigheid zou worden vergeven en de jongelui profiteerden dan ook in ruime mate van de toegeefelijkheid, welke hun door de chefs, of liever gezegd

[1]) Luit. t/z. 2e kl.; verbastering van het Engelsche midshipman.

door de algeheele corporatie betoond werd. De chronique scandaleuse der oorlogshavens is vol van verhalen over uitspattingen, orgiën en schandalen van minder allooi; geen enkele bewoner was voor beleedigingen van dronkenmansgezelschap gevrijwaard; noch geslacht, noch leeftijd, noch maatschappelijke positie werden geërbiedigd; alleen machthebbenden en een sterke vuist boezemden ontzag in.

In 't ouderlijk huis en in 't Instituut werd de aanstaande zeeofficier er aan gewend, den matroos als een uit minderwaardige klei gebakken wezen te beschouwen. Bij zijn omgang met den matroos vooral aan boord, waar de verhoudingen toch reeds vereenvoudigd zijn, kwam deze zienswijze ten volle aan 't licht; wordt de mindere toegesproken, dan geschiedt dit in den regel met een: „hei, jou leelijkert" of „hei, jou zwijn", terwijl ook uitdrukkingen gebezigd worden, waarop een kaaiwerker jaloersch zou worden. Iedere aan- of opmerking gaat met scheldwoorden gepaard en wanneer het antwoord of de melding van den mindere mishaagt, dan volgt een stortvloed van uitgezochte en fijn gecombineerde scheldwoorden en er vallen dan meer dan eens ook opstoppers, waarbij niet eens op den graad van den mindere wordt gelet. Onder officieren heet zulk een omgang met den mindere flink en kranig; wel laten zich protesteerende stemmen hooren, maar die komen van officieren van gezondheid, van militaire scheepsingenieurs, werktuigkundigen en over 't algemeen, van buiten 't korps zeeofficieren staande elementen, die niets in te brengen hebben.

De tijdverdeeling aan boord is zóó vastgesteld, dat de officier het niet al te druk hebbe. Zijn dagbestaan begint om 8 uur 's morgens (de matrozen worden om 5, soms $4^1/_2$ uur wakker gemaakt), op welk uur hij zich aan dek moet begeven, om bij 't hijschen der vlag tegenwoordig te zijn en aan den commandant te rapporteeren, 't geen hem door een mindere op zijn weg van de kajuit naar boven is gemeld; daarop wordt tot 9 uur thee gedronken en ontbeten. Wijst het tableau een ochtenddienst aan, waarbij de officier present moet zijn, dan is 't nog niet erg, want van $10^3/_4$ uur 's morgens af, worden alle diensten, werkzaamheden, exercities enz. tot 2 uur gestaakt voor etenstijd en rust. Na 2 uur thee drinken en dienst tot 5 uur en na dien tijd wordt de officier, tenzij bij hooge uitzondering, niet meer gestoord. Dit is, om zoo te zeggen, 't algemeen regime van 't officiersleven aan boord. Er zijn echter ook doornen, waartoe voornamelijk de wachtdienst behoort. Het reglement op den Inwendigen Dienst der Marine is zeer streng ten opzichte der plichten van den wachthebbenden officier, maar de practijk heeft dezen dienst aanmerkelijk vereenvoudigd, zoodat de wachthebbende officier persoonlijk weinig uitvoert, terwijl anderen voor hem luisteren, kijken en zelfs orders uitdeelen.

Eigenlijk is aan boord slechts één officier, wiens dienst betrekkelijk zwaar is; 't is de eerste officier — 't hoofd der poli-

tie aan boord. [1]) Hij draagt zorg voor de algemeene orde, voor de zindelijkheid, voor 't verven en kalfateren, voor de indeeling van 't scheepsvolk; hij houdt toezicht op alle algemeene werkzaamheden, als brandspuit- en waterexerceeren, ophijschen van groote lasten, enz.

De betrekking van eerste officier is reeds daarom minder aangenaam, omdat diens dienstbelangen lijnrecht staan tegenover die van alle andere gezaghebbers aan boord — gevolg eener gebrekkige organisatie van den dienst, of liever — van de gebrekkige verdeeling van arbeid. Zoo heeft de eerste officier met de voorbereiding van schip en scheepsvolk voor 't gevecht weinig te maken en wordt uitsluitend met uiterlijkheden belast: zindelijkheid, opknappen, schuieren, poetsen, verven en een razende vlugheid in 't uitvoeren van exercities en manoeuvres, welke op inspecties en parades voor een chef vertoond moeten worden. Een beredeneerd, goed in elkaar zittend régime bestaat aan boord niet, doch wel een gedachtelooze opvolging van op stafbureaux samengeflanste voorschriften, waarin met de eigenaardigheden van ieder schip geen rekening wordt gehouden. Er heerscht een chaos, de menschen worden van het eene werk naar 't andere gejaagd, ontvangen een gebrekkig onderricht, waarbij zij zich tot het onderwerp dat behandeld wordt, lijdelijk verhouden; in een woord — een onnoodige en doellooze verspilling van tijd, van krachten, van energie.

De overvloed van scheepsvolk aan boord belet niet, dat steeds geklaagd wordt over gebrek aan handen; de eerste officier ontrukt de menschen aan hun speciale bezigheden, geeft hun geen rust, laat hen niet aan wal gaan. Toch ziet het schip er slechts van buiten keurig netjes uit; van binnen, in 't ruim, in de magazijnen, waarin de blik der chefs niet doordringt is vuil en pestilentie. De uitwendige deelen van 't schip zijn steeds prachtig opgeknapt; van binnen wordt de romp door roest weggevreten, de waterdichtheid der afdeelingen in 't ruim — 'n legende, de toestand der waterdichte schotten, der mansgaten, der deuren — allertreurigst. Als een goed eerste officier wordt geacht hij, voor wien 't scheepsvolk bevreesd is; zijn meest voorkomende klacht is — over te weinig arrestlokalen. De eerste officier is alléén de baas over 't scheepsvolk; hij erkent geen tusschenpersonen en de artillerist, de torpedist, de ingenieur kunnen alleen dan over hun mannen beschikken, wanneer 't den eersten officier belieft. Voorspraak of getuigenissen der specialiteiten kunnen het lot van den matroos niet verlichten, indien deze 't bij den eerste officier verkorven heeft. De c^{ies} c^{dt}. en, waar veel scheepsvolk is, de twee c^{ies} c^{dten} zijn slechts met de kleeding en met de uitbetaling der soldij belast en 't is geen zeldzaamheid, dat een c^{ies} c^{dt}. op 't eene en zijn onderhebbenden op 't andere schip varen.

---

[1]) Wordt bedoeld 't hoofd der Russische politie, die over alles en allen heerscht en overal in den weg staat.

In 't algemeen is de verhouding tot het scheepsvolk slechts formeel; aan de levensbehoeften van den matroos wordt geen aandacht geschonken. De eerste officier heeft geen tijd om voor 't scheepsvolk te zorgen en, uit vrees dat de onbeperkte macht over 't scheepsvolk aan zijn handen zou ontglippen, laat hij evenmin toe, dat dit door anderen geschiedt.

De neiging van den mtaroos, om aan wal afleiding te zoeken, wordt als een slechte eigenschap beschouwd en dat terwijl aan boord nimmer eenige vermakelijkheden, voorlezingen, besprekingen enz. zijn leven veraangenamen. De vergunning om aan wal te mogen gaan is voor den matroos zulk een ongewone gebeurtenis dat hij, bij uitzondering daar zijnde, onvoorwaardelijk verzeilt naar plaatsen, waar de dronken mensch slechts komt. De hoogere oomes kunnen 't gezicht van een matroos in de stad niet verdragen en 't eerste wat een vlagofficier, bij 't aanvaarden zijner betrekking, doet, is 't uitvaardigen van nota's, circulaires enz. om het aan wal gaan der matrozen te bemoeielijken en te beperken. Een getrouwd matroos geniet geen voorrechten en, worden deze hem toegestaan, dan heeft hij zich dit òf door zijn bijzondere slimheid òf door 't omkoopen van den sergeant-majoor verzekerd.

De tucht wordt uitsluitend door de vrees voor straffen gehandhaafd; 't scheepsvolk onderscheidt zeer scherp de officieren die achting afdwingen en aan deze gehoorzaamt het van zelf met genoegen, zoodat men kan aannemen, dat, ware er een officierskorps dat zich niet enkel uit angst wist te doen eerbiedigen — uitgebreide muiterijen, zonder medewerking van officieren, ondenkbaar zoudon zijn. Vervreemding van — en ontevredenheid met het officierskorps bestaan sedert langen tijd onder het scheepsvolk in de Russische Marine. Het beheer van allerlei onderdeelen van 't schip is feitelijk gekomen in handen der matrozen, die het gebruik van 't onderdeel waarmede ze belast zijn, goed kennen en daardoor het schip veel beter weten te hanteeren en te besturen, dan de officieren. Ze begrijpen dan ook, dat met dergelijke aanvoerders een gevecht niet gewaagd mocht worden.

Onder zulke omstandigheden was 't niet te verwonderen, dat de revolutionnaire propaganda op de vloot een dankbaren bodem vond, te meer wijl de, voor de vloot bestemde, lichtingen met eene — in fabrieken, werkplaatsen en groote steden opgedane — revolutionnaire voorbereiding in de gelederen kwamen. Er waren onder hen verscheidene ontwikkelde en intelligente menschen, die hunne overtuigingen vrij uitspraken en onder 't scheepsvolk vrijelijk en door niemand daarin belemmerd verspreidden, want de officieren, die immers het vertrouwen hunner manschappen niet bezatten, hebben die propaganda niet kunnen opmerken en dus ook niet beletten.

In den matroos wordt geen liefde voor zijn vak aangekweekt, integendeel: aan boord wordt hij met veel nutteloos werk geplaagd en, wanneer hij niet vaart, wordt hij aan wal

met dingen beziggehouden, die heel weinig of niets te maken hebben met zijn beroep. Om een voorbeeld te noemen; na 't eindigen der jaarlijksche vaartochten worden de, in dichtvriezende havens overwinterende schepen ontwapend, terwijl die, welke in ijsvrije havens blijven liggen, in de „gewapende reserve" worden opgenomen. In 't laatste geval blijft $^1/_3$ van het scheepsvolk, in 't eerste slechts een wacht aan boord. De rest der bemanning wordt aan wal in kazernes gehuisvest en met allerlei werk bezig gehouden; er worden manschappen geleverd voor hoofdwachten, voor wachten aan kruitmagazijnen, voor patrouilles in de stad, voor ordonnansen en plantons in verschillende bureaux. De matrozen houden infanterie-oefeningen, nemen deel aan parades, vervullen in dienst van officieren oppassersbaantjes, worden tuinier, kok, koetsier, kindermeid, livreiknecht en alleen aan boord gezonden, om corveeën te verrichten. Wie zijn die matrozen? artilleristen, torpedisten, machinisten, stokers, in een woord — specialiteiten, die aan hun specialen werkkring onttrokken en voor werkzaamheden gebruikt worden, waarvoor speciale opleiding noch kundigheden noodig zijn. De matroos, die gedurende het varen het hem toevertrouwde werk aanleert, zorgvuldig bestudeert en er eindelijk van gaat houden, wordt naar de kazerne gebracht en tot het verrichten van allerlei voor hem onbelangrijke bezigheden veroordeeld, terwijl zijn eigen werk ondertusschen ongedaan blijft en in wanorde geraakt. Niets bindt hem aan de kazerne, waar hij niets te zoeken heeft en die hem tegenstaat en juist dàtgene, waarmede hij als 't ware is saamgegroeid, is hem ontnomen. Hij raakt uit de hand, gaat zich vervelen, loopt de kazerne uit, naar de stad, naar de kroeg, bedrinkt zich, geraakt aan 't vechten en 't einde is: provoost, krijgsraad, strafdetachement.

Uit 't geen gezegd is, dringt zich van zelf de noodzakelijkheid van diep ingrijpende en veelomvattende hervormingen naar voren, opdat de tegenwoordige toestand geliquideerd en de nog aanwezige menschen en zaken op de toekomstige wedergeboren vloot geen schadelijken invloed oefenen.

Bij 't vorenstaande wenschen we nog een enkel woord te voegen.

Het hierboven uitgesproken oordeel achten we *te streng*, omdat de gebrekkige moreele en technische opleiding der officieren aan het op 't geheel het rijk drukkende autocratisch régime is te wijten. Ze zijn zooals men hen deed worden en 't was juist in 't belang van het régime, om zulke en geen andere dienaren te hebben en dus te kweeken. Het verloop en de afloop van het proces ROJDESTVENSKI et consorten zijn toch overbekend; de admiraal werd vrijgesproken en de andere gezaghebbers tot milde straffen veroordeeld, die hun later zelfs werden kwijtgescholden; zoo trachtte het autocratisch régime zichzelf vrij te pleiten en vrij te spreken tegenover de openbare meening en tegenover de beschaafde wereld. Of dit

gelukt is, laten we daar, maar de later verschenen beschuldigingsacte van den heldhaftigen admiraal NEBOGATOFF, die in elf punten alle schuld op admiraal ROJDESTVENSKI trachtte af te schuiven, getuigt van diep gezonken gevoel en van de laagste der ethische beginselen, die in het korps leven en ditmaal is het voorbeeld door de allerhoogste spheren gegeven. Den lezer zullen we de onverkwikkelijke vergelijkende statistiek besparen, van 't geen de schepen gebouwd onder den laatsten vorstelijken generaal-admiraal op papier en in werkelijkheid hebben gekost, deze cijfers zouden echter welsprekend getuigen, hoe de hoogste en de hooge bewindvoerders der Marine met 's lands gelden, met 's lands strijdvaardigheid en dus ook met 's lands eer omsprongen.

Bekruipt den Hollandschen Janmaat de lust, om, voor de variatie, te morren en te klagen, vraag voor hem aan een detacheering op een Russisch oorlogsschip en hij keert, een dankgebedje prevelend en genezen terug.

IGNOTUS.

September 1906.

EENIGE OPMERKINGEN

omtrent een en ander, voorkomende in de brochure, getiteld:

„Beschouwingen naar aanleiding van den Japansch-Russischen zee-oorlog",

door H. E. VAN ASBECK, luitenant ter zee,

gevolgd door:

„De lessen uit den Japansch-Russischen zee-oorlog",

door A. G. BOISSEVAIN, oud-luit. ter zee.

Met zeer veel belangstelling werd door mij, en zeker ook door een groot deel der Nederlandsche zeeofficieren, de brochure gelezen, waarin de heer VAN ASBECK zijn ideeën uiteenzet omtrent een en ander, dat voorkwam in den zeeoorlog in 't Verre Oosten. Hoezeer ook het vele goede, dat te vinden is in de lessen uit den Jap.—Russ. zeeoorlog, op hoogen prijs stellende, zal, naar ik meen, de schrijver der beschouwingen ongetwijfeld het grootere deel der zeeofficieren op zijne zijde vinden, waar hij meent met die lessen niet mede te kunnen gaan. Op heldere wijze zet de schrijver uiteen, dat de fouten der Russen geschuild hebben hoofdzakelijk niet in het mindere personeel (vooral niet vóór den slag bij Tsoesjima), doch voornamelijk in de leiding van 't geheel, iets wat voor ons zeeofficieren vanaf het eerste oogenblik van den oorlog duidelijk moet zijn geweest. Hoewel ik dus in 't algemeen met den schrijver medega, en van de beschouwingen zou kunnen zeggen, dat zij in het genoemde

opzicht op heldere, logische wijze uitdrukken, hetgeen wij allen meerendeels hebben gevoeld, meen ik toch, dat het nuttig kan zijn omtrent enkele punten een bescheiden opmerking te maken.

Na het in beschouwing nemen der fouten, van hoogerhand van Russische zijde strategisch gemaakt, werden verder tactische fouten behandeld. Mijns inziens is daarbij in 't algemeen te weinig nadruk gelegd op het groote gebrek aan initiatief en actief doorzettingsvermogen bij de Russische bevelvoerders. Dit gebrek, dat meermalen aan den dag kwam, schijnt mij mede een der voorname oorzaken, waardoor zoo weinig door de Russen werd bereikt. Een groote tactische fout, die herhaaldelijk door de Russische bevelhebbers is begaan, is een fout, waartegen reeds DE RUYTER waarschuwde, en wel om dezelfde redenen als die, welke nu nog geldig zijn.

De bedoelde fout is het afwachten van den vijand in een baai of stilliggend op eene reede, waardoor deze een schoone gelegenheid heeft zijn branders (nu torpedo's), nuttig werk te laten doen. De Japanners hebben dan ook, zooals bekend, niet nagelaten van de hun geboden gelegenheid te profiteeren.

Nu eene opmerking over het gebruik, dat is gemaakt van het woord kanonnier in „beschouwingen" en „lessen".

Een lezer, geen zeeofficier zijnde, zal daaruit concludeeren, dat het aandeel, hetwelk de bekwaamheid van een deel der bemanning van een oorlogsschip, beneden den rang van officier, heeft op den uitslag van den geschutsstrijd, overwegend is, en dat de officieren daarop weinig directen invloed uitoefenen. Mijns inziens zou deze conclusie niet juist wezen. In den slag bij Tsoesjima, doch zeker in den slag van 10 Augustus is het overwicht verkregen door het zware geschut. Dit zware geschut nu wordt afgevuurd door officieren en niet door hen, die wij in 't dagelijksch leven kanonniers noemen. Verder hebben door het geven van velerlei aanwijzingen omtrent het vuren gedurende het gevecht de officieren ook voor het andere geschut een belangrijken invloed op het resultaat. Met het oog daarop ware het duidelijker geweest, indien gesproken ware van een geoefende geschutbediening, in den ruimsten zin.

Met alleen zoogenaamd geoefende kanonniers is men nog niet ver. 't Komt me voor, dat ook in dit opzicht, waar er te kort is geschoten, een zeer groot aandeel daarvan geweten moet worden aan de mindere geoefendheid der officieren, en dit niet maar op de zoogenaamde kanonniers kan worden afgeschoven.

Hierbij vinde terloops de opmerking plaats, dat de schrijver van de lessen, enz. zegt in VI, dat Japan en Amerika door hunne goede kanonniers zulke gemakkelijke overwinningen bevochten hebben. Zonder nu hierop in te gaan, waar de heer VAN ASBECK dit punt zoo helder heeft behandeld, moet ik toch nog even opmerken, dat mijns inziens in geenen deele is bewezen, dat genoemde rijken goede kanonniers hadden. Alleen is bewezen, dat ze voldoende waren voor de omstandigheden.

Om te kunnen beoordeelen, of het werkelijk goede kanonniers zijn, zou het noodig wezen om heel wat meer gegevens te bezitten, als bijvoorbeeld in de eerste plaats het procent behaalde treffers op de verschillende afstanden. Dit procent was voor de Amerikanen in den slag bij Santiago ± 2, dus niet schitterend, eer slecht, waar daar nog bijkwam, dat de Amerikanen voor dien geschutsstrijd in bijzonder gunstige omstandigheden waren. Redenen dus, om daar te spreken van goede kanonniers, schijnen mij niet te bestaan. Wat Japan betreft, is de zaak ten eenenmale niet te beoordeelen, doch ook hier zijn mijne verwachtingen veel lager gestemd dan in het algemeen.

In II, bladz. 11, zegt de schrijver der beschouwingen, dat in dezen oorlog een soort openbaring is geweest, dat men op 7000 M. *zeer* [1]) voldoende treffers verkreeg.

Deze uitspraak komt mij wel wat sterk voor. Ongetwijfeld zijn op 7000 M. treffers behaald, doch het zij mij geoorloofd om te vermoeden, waar die enkele treffers 't gevolg waren van een geconcentreerd vuur van een geheele vloot op een enkel schip, gedurende een belangrijken tijd, dat, indien op deze wijze bij minder ongelukken aan Russische zijde en wat meer doortastendheid aldaar, de strijd geregeld ware voortgezet, beide partijen wel alle zware munitie verschoten zouden hebben gehad voor een werkelijk resultaat was bereikt. Volgens schrijver toch duurde het gevecht reeds van 1ᵘ tot 3ᵘ30 en van 5ᵘ35 tot 6ᵘ30, tezamen ongeveer 3½ uur, voor de bedoelde treffers waren verkregen. Dat één dier treffers nu juist den admiraal deed sneuvelen, moet toch wel, zooals de heer VAN ASBECK zegt, onder de toevaltreffers worden gerekend, dus als een bijkomend buitenkansje; dat bovendien de Japanners het geluk hadden, dat toevallig, bijna terzelfdertijd een der zeer enkele treffers oorzaak was, dat het roer van de „Cesarewitz" onbeheerd aan boord kwam te leggen, waardoor eene tijdelijke wanorde in de Russische vloot werd veroorzaakt, kan moeilijk anders worden beschouwd. Maar bovendien, was de opvolger van WITHOEFT een man van krachtig doorzetten geweest, dan is het nog een open vraag, of het niet zou zijn gelukt de orde te herstellen en den tocht naar Wladiwostock door te zetten, waar, zooals duidelijk blijkt, de Japansche vloot ook volstrekt niet meer bijzonder krachtig in haar handelen was, hetgeen mijns inziens ongetwijfeld daaraan moet worden toegeschreven, dat de schietvoorraad door den te grooten afstand was uitgeput voor een wezenlijk resultaat was bereikt. Zou hierin ook niet de meest eenvoudige verklaring opgesloten liggen, waarom Togo in den slag bij Tsoesjima het vuur niet opende voor 6000 M. en bovendien den afstand spoedig verkleinde?

Nu een enkel woord over de vergelijking door den schrijver

---

[1]) De cursiveering is van mij.

der beschouwingen over de uitwerking van geschut van 15 cM. en 24 cM.

Schrijver heeft hier voor de uitwerking vergeleken de hoeveelheden energie, die in verband met de trefkans met beide soorten geschut op den vijand kunnen worden gebracht. Deze wijze lijkt mij zeer juist, maar ik meen, dat daarbij één voordeel van het zwaardere geschut boven het lichtere niet over het hoofd mag worden gezien, n.l. dat dezelfde hoeveelheid bij het zwaardere geschut in minder deelen is verdeeld, met andere woorden geconcentreerder werkt en daardoor meer uitwerkt.

Dit nu is in 't algemeen een voordeel. Slechts ten opzichte van zeer lichte vaartuigen zou het een nadeel zijn, daar hier het doel evengoed met minder opeenhooping van energie kan worden bereikt en de overdaad dus verkwisting is van energie, die elders gebruikt had kunnen worden. Voor dit doel heeft men evenwel afzonderlijk geschut in de anti-torpedokanonnen welke hier buiten beschouwing blijven. Ik merk hierbij nog op, dat het mij voorkomt, dat althans in de toekomst de verhouding in vuursnelheid tusschen groot en middelbaar geschut niet zoo klein zal zijn als die welke hier werd genomen.

Zooals de schrijver ook zelf klaarblijkelijk meent, voert een logisch doorgevoerde redeneering er toe, dat het voordeel geeft, het geheel beschikbaar artilleristisch vermogen (het anti-torpedogeschut blijft buiten beschouwing) in één kanon te vereenigen. Toch is hij van meening, dat één zwaar kanon a/b van de „Tromp" en verder niets geen aanbeveling verdient, en ik ben dit geheel met hem eens. Schrijver noemt de oorzaak zijner bezwaren niet, wat jammer is, want gemakkelijker ware dan wellicht in te zien, waarom hij komt tot *zijne* verdeeling der artillerie op de „Heemskerck" in plaats van tot één zwaar kanon vóór en een achter, dat mij de logische verdeeling lijkt na de voorafgaande redeneering. Het aanbrengen toch van slechts één kanon heeft noodzakelijk tengevolge dat een belangrijke doode hoek ontstaat, waarin dan het schip geheel weerloos zoude zijn, iets wat in sommige omstandigheden slechte gevolgen zoude hebben. Met 2 kanonnen, voor en achter opgesteld, is altijd minstens de helft van het vermogen te benutten, als regel natuurlijk het geheele vermogen. Met de opstelling, waartoe schrijver komt van 3 maal 2 kanonnen van 24 c.M. zou over een vrij groote hoek de opstelling slechts het benutten van $^1/_3$ van het vermogen toelaten, wat een belangrijk nadeel moet worden geacht.

't Schijnt mij toe, hoe ook de zaak wordt beschouwd, dat de verdeeling van het vermogen over één voor- en achterkanon altijd de beste is.

Men beschikt dan in de kleinst denkbare doode hoek over het halve vermogen, en anders altijd over het geheele vermogen. Geen andere opstelling geeft deze voordeelen. Wel zou eene verdeeling over vier kanonnen en wel één kanon voor, achter, stuurboord en bakboord, het voordeel geven, dat men in de

kielrichting varende evenals in de breede zijde beschikt over $^{3}/_{4}$ van het vermogen. Men bedenke dan evenwel dat daarbij zeker doode hoeken moeten ontstaan, waarin slechts de helft van het vermogen ten dienste staat, doode hoeken die wellicht niet veel kleiner zijn te maken dan bij de opstelling van 1 kanon vóór en achter. Men mist in dit geval natuurlijk in de breede zijde $^{1}/_{4}$ van het vermogen.

't Heeft mij verder eenigermate bevreemd om den heer VAN ASBECK hier een lans te zien breken voor de dubbeltorens, waar hij zelf zoo helder betoogde dat concentratie van het vermogen in een vuurmond voordeelig is. Nu is het waar dat volgens schrijver van de beschouwingen gewichtsbesparing zoude ontstaan. Het is dus de vraag, of het mogelijk zou wezen voor hetzelfde gewicht ook in dit geval een vuurmond in de plaats te stellen, die zou vermogen een totaal gelijke energie te ontwikkelen als de 2 vuurmonden te zamen. Dit is nu niet zoo gemakkelijk uit te maken, doch het komt mij voor, dat ook hier concentratie van vermogen voordeelig zal zijn. Uit hetgeen de schrijver der beschouwingen zegt, moet men lezen, dat volgens zijne meening 2 stukken paarsgewijs opgesteld dezelfde waarde hebben als 2 enkele stukken. Dit nu kan niet ernstig bedoeld zijn.

Er zijn toch verschillende oorzaken, die dit onmogelijk maken. Om maar iets te noemen. Terwijl 2 afzonderlijke stukken steeds door op het goede oogenblik worden afgevuurd, wacht als regel, bij paarsgewijze opstelling, het afvuren en richten van het eene kanon op het andere. Daarbij is het richten en afvuren op het goede oogenblik bij dubbele opstelling ingewikkelder dan bij enkele opstelling, wegens de noodzakelijkheid van de baksreminrichting.

Mijn ondervinding, opgedaan in de torens a/b van Hr. Ms. „Piet Hein" en „Evertsen", heeft mij tot tegenstander van den dubbeltoren gemaakt. Ik kan ook niet meegaan met den schrijver, die als eenig nadeel noemt, de kans dat een vijandelijk schot beide stukken gelijktijdig kan demonteeren. Dit zijn evenwel alle zaken, die moeilijk onder cijfers zijn te brengen.

In 't rapport van den ook in de beschouwingen aangehaalde député Bos, wordt een en ander er over gezegd. Deze député noemt als reden (zie „Marine-Rundschau" Februari 1906, bladz. 180), dat de dubbeltorens zoo'n slechten naam [1]) hebben, dat ze te bekrompen zijn gebouwd, waardoor de bediening van de beide stukken ('t lijkt mij uit de wijze, waarop het wordt gezegd, dat hier meer bepaaldelijk de lading wordt bedoeld) met groote bezwaren gepaard gaat. Deze bezwaren zouden worden opgeheven volgens Bos, door de torens ruimer te bouwen. Het ligt voor de hand, dat hierdoor gedeeltelijk de gewichtsbesparing

---

1) Ik sta dus klaarblijkelijk niet alleen in mijne meening omtrent het aankleven van belangrijke gebreken aan de dubbeltorens.

verloren zou gaan. Ik laat evenwel deze meening voor rekening van den genoemden député, daar mijne voornaamste bezwaren van anderen aard zijn. De député Bos meent, dat na verbetering van het systeem op de aangegeven wijze, de dubbeltoren een waarde zou hebben van 1.8 × de enkeltoren, dus in geen geval het dubbele.

Daar ik niet heb gevonden waarop Bos dit cijfer grondt, is het moeilijk te contrôleeren, doch in elk geval kan er uit worden opgemaakt, dat op het oogenblik de waarde van den dubbeltoren in de Fransche Marine minder dan 1.8 wordt geschat. Daar nu mijns inziens de door Bos aangegeven wijziging geen verbetering zou brengen in de hoofdbezwaren, geloof ik, dat de waarde van den dubbeltoren wel vèr beneden 1.8 zal blijven. Ik zou haar niet boven 1.5 schatten. Nemen we 1.5 aan, dan zouden de vier dubbeltorens van den heer VAN ASBECK precies dezelfde waarde vertegenwoordigen als de 6 enkeltorens.

Er zou dan alleen dit zijn gewonnen, dat bij de opstelling in dubbeltorens in de kielrichting het halve vermogen beschikbaar zou wezen, terwijl dit in enkeltorens uit den aard der zaak minder is.

Daargelaten of ik mij geheel kan vereenigen met de grondslagen, welke door den schrijver der beschouwingen met zooveel overtuiging en bekwaamheid voor onze Marine worden aangegeven, meen ik na het bovenstaande niet meer te moeten betoogen, dat de wijze waarop hij zijn kruisers wil bewapenen, mijn instemming geheel mist, terwijl het mij voorkomt, dat die bewapening ook in strijd is met schrijvers eigen betoogen, omtrent concentratie van het artilleristisch vermogen. Ik ga met den schrijver mede waar hij van de bescherming van de waterlijn behalve door het pantserdek en de cellenconstructie geen hoofdzaak wil maken, doch wèl van de deugdelijke bescherming van geschut en bediening, enz. Toch zou ik niet gaarne terugkeeren naar het simpele pantserdekschip, maar in dat opzicht sta ik op het standpunt van den heer VAN ROSSUM, die alleen pantsering van de waterlijn wil tegen gewone granaten.

Dit laatste lijkt mij een onafwijsbare eisch, te meer klemmend, omdat zonder die pantsering ook het vijandelijk antitorpedogeschut een te gevaarlijke vijand van het drijfvermogen en de manoeuvreerwaardigheid is.

In het schema door den schrijver ontwikkeld, is overigens zeer veel aantrekkelijks, hoewel het mij voorkomt, dat er wel meer bezwaren aan zijn verbonden dan men in de beschouwingen leest. Mij ontbreekt de gelegenheid daarop thans verder in te gaan.

Nog een enkele opmerking.

Uit hetgeen de schrijver zegt, blijkt dat meerdere schepen hunne slagvaardigheid grootendeels inboetten door het beschadigen van de schoorsteenen. Tot mijn spijt is de schrijver hierop niet nader ingegaan; gaarne had ik met een kort woord

de oorzaak daarvan opgehelderd gezien, want juist dit punt is voor mij geheel onverwacht. Waar ik overigens van meening ben, dat deze oorlog niets nieuws heeft geleerd, doch slechts een bevestiging is van oude regels en van te berekenen daadzaken, is het bovengenoemde punt voor mij een openbaring geweest. Het is duidelijk dat bij schepen, alleen van natuurlijken trek voorzien, de bedoelde beschadiging een noodlottige uitwerking moest hebben, doch waar ongetwijfeld alle betrokken schepen beschikten over geforceerden trek, lijkt mij deze uitkomst vreemd. Ik heb getracht hiervoor een aannemelijke verklaring te vinden. 't Waarschijnlijkste leek mij de veronderstelling, dat de bedoelde schepen hun lucht voor de vuren betrokken uit den buitenschoorsteen, welke bij beschadiging als 't ware één geheel ging uitmaken met den binnenschoorsteen, 't geen wel noodlottige gevolgen moest hebben. Hoe 't zij, het lijkt mij een punt dat wel een onderzoek waard is, daar 't mij van het hoogste belang toeschijnt, om een dergelijk noodlottig gevolg van een treffer in een schoorsteen te beperken of te voorkomen.

Dit zijn enkele opmerkingen tot welke de studie van den heer Van Asbeck mij o.a. aanleiding gaf.

Ik wil deze opmerkingen niet besluiten zonder hulde aan den schrijver te hebben gebracht voor de duidelijke, beknopte, en toch gedocumenteerde wijze, waarop hij een beeld heeft gegeven van velerlei uit den Russisch-Japanschen zee-oorlog, en daarmede het vormen van wanbegrippen heeft tegengegaan.

Ik wensch hem geluk met zijn schitterende verdediging van het wapen van den stoutmoedige bij uitnemendheid, de torpedo.

A. van der Sluis.

Helder, 23 Sept. '06.

IETS AANGAANDE DE AFSTANDSOVERBRENGING BIJ DE VUURLEIDING.

Bij het grooter worden van het gemiddelde kaliber van de vuurmonden der moderne oorlogsschepen, zal men, door den wensch om het aantal stukken niet te verminderen in verband met de beperkte ruimte beschikbaar voor munitieberging, uit den aard der zaak moeten trachten het aantal beschikbare schoten per vuurmond te beperken.

Afgescheiden dus van alle andere overwegingen daaromtrent, zal er alleen reeds om bovengenoemde reden, met alle kracht naar gestreefd moeten worden, munitie*verspilling* zooveel mogelijk te voorkomen.

Een van de belangrijkste oorzaken van munitieverspilling nu, bestaat zeker wel daarin, dat gevuurd wordt op doelen, welke zich op afstanden bevinden, niet overeenkomende met die, waarvoor de richtmiddelen gesteld zijn, zoodat we dus zullen moeten trachten zooveel mogelijk waarborgen te verkrijgen, dat niet dan op de juiste afstanden wordt gevuurd.

Tot het verkrijgen van de bovenbedoelde waarborgen is natuurlijk een eerste vereischte, het kunnen beschikken over eene nauwkeurige afstandsbepaling, maar voor de hier verder volgende beschouwingen nemen we aan, dat dit vraagstuk op eene voor de praktijk voldoende wijze is opgelost.

Eenige onnauwkeurigheid in de afstandsbepaling zal wel altijd blijven bestaan, doch daar ook het moderne geschut tot zelfs op de groote afstanden nog eene vrij aanmerkelijke bestreken ruimte heeft voor de doelen waartegen het zal worden aangewend, zoo zullen we mogen aannemen, dat de fout in afstandmeting, ontstaan door de mechanische onvolkomenheid van het meetinstrument en door de persoonlijke fouten van den waarnemer, zal worden opgewogen door de speling, waarover we, als een gevolg van de bestreken ruimte, kunnen beschikken.

Doch dan volgt hieruit ook de absolute noodzakelijkheid, dat vooral op de grootere afstanden voor het zware geschut en op de middelbare afstanden voor het snelvuurgeschut, geen vuur mag worden gegeven, dan op het oogenblik, dat de vuurmond gericht is op het doel, met de richtmiddelen gesteld voor den, op dat oogenblik werkelijk gemeten afstand, en dat geene speling *hierin* kan worden toegestaan.

Noemen we nu den tijd benoodigd om:

1e. de afstandswaarnemer uiting te doen geven aan zijne gewaarwording, dat hij een afstand observeert;

2e. het kennisgeven hiervan aan en kennisnemen daarvan door den officier van de artillerie, leider van het vuur;

3e. het door den officier van de artillerie overbrengen van den afstand naar het seinstation;

4e. het van het seinstation overbrengen van den afstand naar torens en batterij;

5e. het door den waarnemer van het bericht bedoeld sub 4e. dit ter kennis brengen van den stukscommandant;

6e. het wijzigen van de richtmiddelen voor den nieuwen afstand;

7e. het door den stukscommandant, na het wijzigen der richtmiddelen opnieuw richten van het stuk en het tot vuren gereed zijn.

De „disjonctie" voor de afstandoverbrenging, dan, zoude dus deze disjonctie absoluut tot nul moeten worden teruggebracht.

Zonder de hiervoren aangegeven factoren der disjonctie nader te ontleden, wat ons te ver zoude voeren, meen ik te

mogen aannemen, dat met de bovenaangegeven afstandsoverbrenging welke, rekening houdende met de wenschelijkheid om de communicatiemiddelen boven het pantserdek zoo beperkt mogelijk te maken, overigens als de meest voor de hand liggende wijze kan aangemerkt worden, allicht $^1/_2$ min. gemoeid kan zijn en zulks te eerder, wanneer we in aanmerking nemen de waarschijnlijkheid, dat de overbrenging van het seinstation naar de verschillende geschutopstellingen, gedeeltelijk achter elkaar zal moeten plaats vinden. In dit tijdsverloop nu van $^1/_2$ min. zal bijv. van 2 schepen, welke zich op 6000 M. dwars van elkander bevinden en die met 12 mijlsvaart convergeerende koersen sturen, welke 4 streken verschillen, de afstand zich met ± 125 M. hebben gewijzigd. (Dat dit bedrag belangrijk grooter kan zijn wanneer de koersen meer verschillen of de vaart grooter is, spreekt van zelf; opzettelijk werd echter slechts een gemiddelde genomen).

En wanneer we dan nagaan, dat voor het kanon van 24 cM. voor een doel van 8 M. hoogte en 15 M. diepte op 6000 M. de bestreken ruimte bedraagt ± 120 M. en dat deze ruimte voor een kanon van 15 cM. n°. 3 op 3000 M. voor een doel van 4 M. hoogte (de bovenbouw van het doel) en 15 M. diepte bedraagt ± 90 M., dan blijkt m. i. hieruit voldoende, dat wanneer we nog bovendien de bestreken ruimte geheel of gedeeltelijk beschikbaar wenschen te houden om de waarnemingsfouten te neutraliseeren, bij eene afstandoverbrenging als boven aangegeven, slechts op weinig anders dan toevaltreffers mag gerekend worden.

Zal men nu al, door perfectioneering der communicatiemiddelen, kunnen trachten de factoren der „disjonctie" zoo klein mogelijk te maken, naar mijne meening zal deze, vooral in tijden van gevecht, als de goede werking dier communicatiemiddelen veel te wenschen zal overlaten, voor de praktijk nog immer te groot blijven.

Op welke wijze toch zal men kunnen trachten door verbetering der communicatiemiddelen de „disjonctie" tot nul terug te brengen?

Eene belangrijke verkleining zal men kunnen verkrijgen door de gemeten afstand rechtstreeks, of langs electrischen weg, van den afstandwaarnemer naar de stukscommandanten te doen overbrengen.

Een zeer gecompliceerde installatie echter, (de electrische geschutafstandtelegraaf), dus veel kans op slechte werking of eene buitensporige uitbreiding van het aantal afstandwaarnemers, waarvoor geen doelmatige opstelling te vinden zal zijn, zoude hiertoe vereischt worden. Doch zelfs dan nog zullen de factoren 6e. en 7e. van de disjonctie hierdoor niet worden opgeheven, en zal de disjonctie dus niet 0 worden, zooals o. i. noodzakelijk zoude zijn.

Ook kan men aan den afstandwaarnemer of aan de stukscommandanten opdragen, om de disjonctie te schatten en om

deze op de, op te geven c. q. ontvangen, afstand toe te passen; doch ook dit willen we vermijden. Eerstens toch is het bedoelde schatten zeer bezwaarlijk en de kans op groote onjuistheden, tengevolge van onbekende storingen in de overbrenging, belangrijk, maar bovendien moeten we zeker niet de toch reeds veel inspanning vereischende functie van de stukscommandanten te ingewikkeld maken, doch integendeel deze stukscommandanten moeten trachten te ontlasten.

De eenig mogelijke oplossing om de bovenbedoelde disjonctie *voor elk gewild oogenblik van vuren*, tot nul te reduceeren, zal dan ook m. i. daarin moeten bestaan (en in enkele der buitenlandsche Marines wordt ook in die richting naar eene oplossing gezocht), dat de gemeten afstand, op het oogenblik der meting, automatisch rechtstreeks op de richtmiddelen der kanons wordt overgebracht, waardoor dus deze richtmiddelen voortdurend overeenkomstig den afstand gesteld zouden blijven.

In hoeverre men in het zoeken naar deze oplossing reeds geslaagd is of slagen zal, is mij niet bekend, doch dat de hiertoe aan te brengen installatie uiterst gecompliceerd en dus kwetsbaar zal moeten zijn is wel ontwijfelbaar; men denke slechts aan de verschillende opzethoogten en correcties voor de verschillende soorten van vuurmonden en de daardoor verschillende correcties, die daarop dus met het zich wijzigen van den afstand zullen moeten worden toegepast.

Een van de vele pro's intusschen, voor het denkbeeld om de verscheidenheid der geschutsoorten aan boord zooveel mogelijk te beperken is dan ook aan het vorenstaande te ontleenen.

Eene andere oplossing om, *voor elk gewild oogenblik* alle de hoogergenoemde factoren der „disjonctie" tot nul te reduceeren, is m. i. niet te vinden, waaruit volgt, dat we, zoolang de hiervoren aangegeven oplossing niet tot toepassing is gekomen, van den eisch: *„elk gewild oogenblik"* iets zullen moeten laten vallen.

Kunnen we toch bereiken dat door het van te voren rekening houden met de disjonctie, een min of meer beperkt aantal schoten met de juist gestelde richtmiddelen wordt afgegeven, dan mag belangrijk meer uitwerking worden verwacht, dan zelfs bij een belangrijk grooter aantal schoten, met de hooger uiteengezette toevaltreffers te bereiken zal zijn.

Als van zelve komen we dan dus tot eene vuurleiding, waarbij eenigen tijd van te voren aan de stukscommandanten bekend wordt gemaakt, de afstand waarop het eerstvolgende schot zal behooren te worden afgegeven, zoodat zij van te voren hunne richtmiddelen juist gesteld hebbende, slechts zorg behoeven te dragen, gericht te blijven en gereed te zijn tot vuren.

Het komt er dan nog slechts op aan, dat door den afstandwaarnemer aan de stukscommandanten rechtstreeks middels een eenvoudig sein, het oogenblik wordt kenbaar gemaakt

waarop de, hen *te voren* bekend gemaakte afstand gemeten wordt en kunnen dan op dit oogenblik alle stukken, welke gericht zijn vuur geven.

Omtrent de wijze waarop het bovenaangegeven denkbeeld m. i. tot uitvoering zal kunnen komen, diene het volgende:

Er worden beschermd opgesteld evenveel afstandmeters als men geschutsoorten heeft, dus bijvoorbeeld een voor het zware geschut, een voor het middelbaar geschut en een voor het anti-torpedogeschut, allen in de onmiddellijke nabijheid van den met de vuurleiding belasten officier.

Iedere afstandwaarnemer heeft onder zijn bereik een commutator voor een electrisch geluidsein (van onderling onderscheiden aard), te geven in de onmiddellijke omgeving van de stukken van de batterij waartoe de afstandmeter behoort.

De officier van de artillerie (vuurleiding) geeft telkenmale aan elken afstandmeter op de eerstvolgende door hem te meten afstand, c. q. met welke intervallen de afstanden zullen moeten worden gemeten, hierbij rekening houdende met den tijd, voor de betrekkelijke geschutsoort benoodigd, om gereed te zijn voor een volgend schot en met de snelheid waarmede de afstand verandert.

Meet nu de afstandwaarnemer de hem door den officier van de artillerie opgegeven afstand dan geeft hij het vuursein, (van zelve aan de batterij waarbij hij behoort).

Na elk salvo van een der geschutsoorten geeft de officier van de artillerie aan het seinstation op, de volgende afstand voor die geschutsoort, wat door het seinstation onmiddellijk wordt overgebracht, zoodat door de stukscommandanten de richtmiddelen dadelijk kunnen worden versteld en zij bij de ontvangst van het volgende vuursein weder gereed tot vuren kunnen zijn.

Bij het zware geschut zal nu als regel de disjonctietijd wel kleiner zijn dan de tijd benoodigd voor het gereed zijn voor een volgend schot, doch bij het middelbaar en lichte snelvuurgeschut, zal de *maximum vuursnelheid* een vluggere overbrenging eischen dan de disjonctie toelaat.

Daarom zal wanneer de vuursnelheid bij het vuur op commando, zoo hoog moet worden opgevoerd, dat de disjonctie grooter zoude zijn dan de tijd benoodigd voor één schot, voor dat geschut in plaats van telkenmale de volgende afstand op te geven volstaan moeten worden met bijv. voor de eerste 5 volgende schoten aan de stukscommandanten het interval tusschen de opvolgende afstanden (vuurseinen) op te geven en kan dan na elke 5 schoten ter verificatie opnieuw de volgende afstand worden opgegeven.

Veel zal dan echter in dezen gevorderd worden van het doorzicht, de kennis, de kalmte en helderheid van blik van den officier van de artillerie. Neemt deze toch de intervallen van de afstandmeting te klein dan zijn de stukken nog niet gereed

als het vuursein daar ontvangen wordt zoodat dit stuk moet wachten tot het volgende sein en voor dit stuk dus de dubbele interval in rekening komt.

Neemt hij de interval te ruim dan wordt de vuursnelheid onnoodig verkleind.

Een interval *eenigszins* aan den ruimen kant en vooral niet te klein zal dus uit een oogpunt van vuursnelheid aanbeveling verdienen.

Het zal duidelijk zijn, dat onder de boven aangegeven omstandigheden, de officier van de artillerie ook werkelijk de leiding van het vuur geheel in handen heeft en in de regeling van het interval of intervallen een middel zal bezitten om, in verband met de plannen en wenschen van den commandant met wien hij in doorgaande verbinding behoort te staan, de vuursnelheid van een of meer der geschutsoorten te vergrooten of te verkleinen.

Zullen zich nu omstandigheden kunnen voordoen, dat men de vuursnelheid tot het maximum zal wenschen op te voeren, hetzij bij een enkele geschutsoort, bijv. het anti-torpedogeschut, hetzij bij de geheele batterij en men dus de immer *iets* te groote intervallen tot het minimum terug wenschende te brengen, de stukscommandanten de gelegenheid zoude willen laten om wanneer zij gereed zijn te vuren?

Uit den aard der zaak zal men hiermede alleen succes kunnen verwachten wanneer de alsdan onvermijdelijk in aanmerking komende „disjonctie", fouten in den afstand te weeg brengt, welke kleiner zijn dan de bestreken ruimte op den betrekkelijken afstand, en men op dien afstand op een zuivere afstandwaarneming meent te mogen rekenen.

Ook hier zal dus de officier van de artillerie moeten beslissen of ten behoeve van eene eventueel gewenschte maximum vuursnelheid, de bestaande regeling der afstandsoverbrenging (de disjonctie) in verband met de snelheid van afstandverandering, de bestreken ruimte op dien afstand en de kans op fouten in de afstandwaarneming, een loslaten van het „vuur op sein" wettigt dan wel, dat met het bereiken van de maximum vuursnelheid door het „zelfstandig vuur van commandeurs" tevens eene groote munitieverspilling en wel: grooter munitieverbruik bij minder treffers, zal moeten verwacht worden, iets waartoe m. i. immer de grootste kans bestaat.

Hierbij dient toch nog te worden opgemerkt, dat juist die maximum vuursnelheid gewenscht zal worden bij een snel naderenden vijand, doch dan verandert ook de afstand heel snel en zal dus ook de disjonctie, wanneer men daarmede niet te voren rekening houdt, de grootste fouten in de stelling der richtmiddelen veroorzaken, terwijl door het geheel loslaten van de stukscommandanten onvermijdelijk een zekere gejaagdheid bij hen zal optreden, die een onvoldoend richten tengevolge zal hebben.

Naar mijne meening zal het zelfstandig vuur van de com-

mandeurs, alleen dan recht van bestaan hebben, wanneer door het niet gebruik maken eener afstandmeting de stukscommandanten zich zelve zullen moeten inschieten.

Stelt men dus zooveel vertrouwen in de bekwaamheid in het afstandschatten van den commandeur en in diens competentie om door het eventueel wijzigen van het richtpunt een vorig schot te kunnen verbeteren, dat men in verband met de bestreken ruimte het afstandschatten meent te mogen verkiezen boven de afstandmeting met het daaraan verbonden vuur op commando, of is men daartoe verplicht, bijv. gedurende den nacht, *dan* is het zelfstandig vuur van commandeurs op zijn plaats, overigens m. i. nimmer.

Opzettelijk werd bij de voorgaande beschouwingen de functie van sectie- of divisiecommandant geheel buiten bespreking gelaten. Aan deze toch kan in de eigenlijke vuurleiding m.i. geen plaats worden gegeven, daar zij, een onnoodige factor meer in de disjonctie brengende, deze nog zoude vergrooten, terwijl bij de dikwijls zeer verspreide opstelling (o.a. in afzonderlijke torens) van het geschut op de moderne schepen de directe bemoeiing van een sectie- of divisiecommandant met het vuur nog bovendien in hooge mate bemoeielijkt wordt. Het algemeen toezicht en het meer intellectueele gedeelte w.o. te verstaan het aangeven der verschillende correcties voor vaart, wind, enz. blijft hen voor zooveel noodig opgedragen.

Dat voor eene vuurleiding als hierboven door mij werd aangegeven, behalve de hooger aangegeven eigenschappen, voor den officier van de artillerie veel oefening vereischt wordt, staat vast, en het is niet onwaarschijnlijk, dat met het grooter worden onzer schepen een werkkring als boven geschetst voor den officier van de artillerie in het gevecht te omvangrijk zoude worden, zelfs dan, wanneer hem een of meer officieren ter zijde zouden zijn gesteld.

Alsdan zal aan een opvolgend officier de leiding moeten worden opgedragen bijv. van het lichte snelvuurgeschut, die alsdan met den daarbij behoorenden afstandwaarnemer eveneens op een doelmatig punt beschermd zal behooren te worden opgesteld.

Deze officier zal dan in rechtstreeksche gemeenschap met den commandant en met het seinstation behooren te staan, en zal de afstandwaarnemer weder binnen zijn bereik moeten hebben, het geluidsein te geven aan de batterij licht snelvuurgeschut. Voor den hierbedoelden 2^en^ vuurleider gelden dan natuurlijk dezelfde beschouwingen als hiervoren voor den „officier van de artillerie" gegeven.

De hierboven noodzakelijk genoemde oefening, ten behoeve van de vuurleiding, zal m. i. echter geen onoverkomelijke bezwaren behoeven te ondervinden en integendeel een aangename en ambitie verwekkende afwisseling kunnen geven, terwijl naar mijne meening op deze wijze in tijden van actie

verkregen zal kunnen worden een in verband met de omstandigheden doelmatig geleid vuur en desgewenscht een maximum vuursnelheid zonder munitieverspilling.

H.

SCHEEPSBOUW EN ARTILLERIE.

The best test of a pudding is eating it.

Volgens dit principe is de ervaring, door het personeel op de actieve vloot opgedaan omtrent de meerdere of mindere doelmatigheid van het hun ten gebruike gegeven materieel niet zonder belang.

Hierbij komt nog, dat de officieren, die op de schepen van het eskader in Oost-Indië of voor buitenlandschen dienst dienen, vaak in de gelegenheid zijn, door vergelijking met hetgeen op oorlogsschepen van andere natiën wordt aangetroffen, de leemten en gebreken van eigen materieel niet alleen duidelijker te zien doch tevens — zoo gewenscht — de middelen om deze te vermijden of te verhelpen zullen kunnen aangeven.

Daarom kan 't niet anders dan nuttig zijn als er van de vloot een kracht uitgaat, die tracht invloed uit te oefenen op de samenstelling van het materieel. En een van de middelen om dit doel te bereiken is zeker wel het publiceeren — in de eerste plaats in ons vakblad — van beoordeelingen van en klachten over dit materieel, die weinig uitwerking hebben, wanneer ze tot de longroom beperkt blijven.

Het spreekt vanzelf, dat hierbij getracht moet worden zooveel mogelijk objectief te zijn, d. w. z. slechts die opinies weer te geven, welke door de meerderheid gedeeld worden — althans tusschen deze en de geheel subjectieve een duidelijke scheiding te maken.

Absolute objectiviteit blijft uitgesloten, daar 't toch wel nimmer zal voorkomen dat er — zelfs onder zeeofficieren — een zoo roerende eenstemmigheid heerscht dat eenige opinie werkelijk algemeen gedeeld wordt.

Om een poging in de goede richting te wagen en een van de meest voor de hand liggende onderwerpen te nemen 't navolgende.

Onder de klachten, die vrijwel algemeen zijn, behoort die over de inrichting en betimmering van onze pantserschepen type „Koningin Regentes". [1])

---

[1]) De „Tromp" is mij niet voldoende bekend om te kunnen beoordeelen in hoeverre 't hieronder gezegde ook op dit schip van toepassing is. In meerdere of mindere mate geldt 't voor al onze grootere schepen.

Niet voor zoover deze de bewoonbaarheid betreffen — integendeel. Er mogen al eens andere inzichten geuit, andere plannen geopperd worden omtrent de betimmering van sommige verblijven en hutten — dit zijn kleinigheden. Over 't geheel is aan bewoonbaarheid en comfort zeer voldoende aandacht geschonken.

Doch 't zijn juist die inrichtingen — niet behoorende tot de eigenlijke artillerie, zooals kanonnen, munitieliften, munitiebergplaatsen en dergelijke — doch toch in nauw verband staande met de gevechtsklaarheid van het schip, die wij op 't oog hebben.

Wanneer men onze pantserschepen ziet, vindt men 't oorlogsschiptype hierin weinig uitgedrukt. Men zoekt achter een gewriemel van stutten, davits en verschansingkleppen, onder alles bedekkende tenten naar een kanon.

Dit feit zou op zichzelf weinig belangrijk zijn als 't geen verdere strekking had dan 't uiterlijk aanzien van onze schepen minder martiaal te doen zijn dan van die, behoorende tot eenige andere marine die we kennen. Doch we kunnen zonder overdrijving zeggen, dat de gevechtsklaarheid van onze schepen achterstaat bij die van eenig vreemd oorlogsschip, dat we ooit bezochten.

En dit is niet zoo onbelangrijk, want hiermede is meer verbonden dan op 't eerste gezicht vermoed wordt.

De oorzaken van deze weinige gevechtsklaarheid, gedeeltelijk tevens weinige gevechtsgeschiktheid, zijn te splitsen in twee duidelijk afgebakende categoriën:

1e. het missen van in gevecht noodzakelijke inrichtingen.

2e. het hebben van een te groote hoeveelheid in 't gevecht of bij miminent oorlogsgevaar ongewenschte en hinderlijke inrichtingen.

Wat de eerste categorie betreft: deze behoeft weinig pleidooi. Er zal toch wel geen zeeofficier te vinden zijn, die een aannemelijk beeld weet te geven van vuurleiding — d. i. het halen van 't maximum vermogen uit de geschutbatterij en het aanwenden hiervan op een gewild punt — volgens de moderne begrippen met de aan boord onzer pantserschepen aanwezige inrichtingen.

In een vakblad zouden wij het verder hierover uitwijden — na alles, wat er in de laatste jaren op dit gebied in de buitenlandsche tijdschriften is uitgekomen — uilen naar Athene dragen kunnen noemen. Toch willen wij er straks nog even op terug komen om te trachten ook hen te overtuigen, wier sympathieën of werkkring oorzaak waren dat ze aan dit — zoo in de eerste plaats belangrijke — onderdeel van het zeeofficiersvak weinig aandacht schonken.

Komen we eerst tot punt 2.

A la guerre comme à la guerre — in tijd van oorlog gooi je alles wat hinderlijk is, over boord. Dit is heel verstandig — de bewoonbaarheid is dan bij de tegenwoordige inrichting echter

met 50°/₀ verminderd. Is dit in oorlogstijd al een zeer groot bezwaar, er zijn, behalve tijd van oorlog omstandigheden, waaronder 't gewenscht is binnen zeer korten tijd geheel gevechtsklaar te wezen — bijvoorbeeld bij de handhaving van de neutraliteit. Ging men dan op zoo radicale wijze te werk dan zou de vermindering van bewoonbaarheid als een onbillijkheid gevoeld worden niet alleen, maar zonder noodzaak het weerstandsvermogen van het personeel worden verzwakt. Men komt dan tot schipperen — met 't gevolg, dat èn bewoonbaarheid èn gevechtsklaarheid er onder lijden.

Maar niet slechts deze bezwaren, zelfs niet in hoofdzaak deze, zou ik willen aanvoeren. Een nog grooter bezwaar is er, en wel de slechte invloed op de oefeningen met de batterij.

Het klaarmaken voor gevecht op onze pantserschepen en het later weer optuigen van tenten, stutten, davits, koekoeken, kleppen, hijschen van sloepen enz. herinnert sterk aan 't opzetten en afbreken van Barnum & Baily's spel — alleen gaat 't naar verhouding minder vlug.

Aangezien voor iedere batterij-exercitie, die iets meer wil zijn dan 't doorloopen van de bij 't reglement voorgeschreven handgrepen, een grooter of kleiner gedeelte van deze manoevre moet plaats vinden — met den nasleep van opnieuw schoonmaken en schilderen van de hierbij vuilgemaakte en beschadigde, c. q. herstellen van gebroken onderdeelen — kan ieder, die geen vreemdeling in Jeruzalem is, zich een voorstelling maken van de mate van welwillendheid, waarmede 1ᵉ officier en commandant een dergelijke deugdelijke batterij-exercitie aanzien.

Men is onder stoom — een schip komt in zicht, een tegenligger. Een sein schettert op: in den looppas komt de bemanning van de aangeduide divisie met den afstandmeter op hunne posten — en een zeldzaam deugdelijke excercitie op dit ongezochte bewegende doel wordt gehouden.

't Is even „leggen wat leit" geweest voor die manschappen; na afloop gaat ieder weer door met zijn werk. Een dergelijke prouesse komt bij ons niet voor — 't is maar een illusie. Voor de schootsvelden vrijgemaakt waren zou 't andere schip al aan de tegenoverliggende kim verdwenen zijn.

Een ander voorbeeld: mij is bekend dat bij een schijfschietoefening van een onzer pantserschepen een deel der commandeurs niet met hun eigen stuk mocht schieten omdat 't zoo'n soesah was voor die stukken ook weer de noodige sloepen te strijken en stutten, tenten, etc. weg te nemen.

Men moge over 't klemmende van deze overweging van meening verschillen, het feit dat dit geval voorkwam, spreekt voor zichzelf.

En werkelijk, wanneer men ziet den overvloed van stutten, in bedwang gehouden door stagen en steunen, opgesloten met spieën — van scharnierende verschansingkleppen, vastgehouden door spanschroeven en boutjes, die weer opgesloten zijn met spietjes, met touwtjes bevestigd aan ringetjes — van koekoeken

en trapkappen (slechts door 8 man te versleepen houten getimmerten) – van tentleiders met spanschroeven, davits met stagen en sjorbalken, c. q. onnoodige ijzeren raas, tentlatten met alweer de spietjes en.... ik raak verward in de spietjes.... wanneer men dat alles, dat bij klaarmaken voor gevecht afgetuigd (en later weer opgetuigd!) moet worden, aanziet, en dan nog even een blik werpt op het dek van 't gevechtsklare schip, zooals het er dan na $1^1/_2$ uur zwoegens uitziet, sterk herinnerend aan een verhuisboedel, wachtend op den wagen van De Gruijter — dan begrijpt men de gemoedsstemming, waarin een 1e officier bij ophanden zijnd gevechtklaarmaken verkeert, die mag zorgen dat al die spietjes, boutjes.... vult u maar in.... roestvrij en in de verf blijven.

Denken we dan verder nog aan de opstelling van 't geschut, — b.v. ligging der schootsvelden van de kanons van 24, 15 en 7.5 cM, onderling, laden kns. van 15 cM. achteruit — dan springt wel heel duidelijk in 't oog dat bij den bouw en de aftimmering van onze schepen niet alleen een groote hoeveelheid moeilijk te onderhouden overbodige onderdeelen zijn aangebracht, maar ook — en dit is 't voornaamste — dat aan het gebruik van de batterij onvoldoende aandacht is geschonken.

Of 't anders kan?

Men beginne eens alles ondergeschikt te maken aan 't gebruik van de batterij, aan het vrij zijn van de schootsvelden der kanons, en de oplossing van het vraagstuk der aftimmering zal een geheel andere, oneindig meer rationeele en meer practische zijn. En kan men die oplossing niet vinden — wel nu men bezoeke eens oorlogsschepen van andere naties en vindt oplossingen in soorten. Het uitschrijven van een prijsvraag over de aftimmering van een gegeven schip, zoover deze eenig verband houdt met het gebruik der batterij zou ook wellicht een meer ongewoon dan onpractisch idée zijn.

Komen wij nu nog even terug op het sub 1°. gezegde — 't ontbreken van in gevecht noodige inrichtingen.

Wij hebben afstandmeetinstrumenten — als proef één op ieder pantserschip — maar plaats om ze behoorlijk op te stellen, zoodat ze naar beide zijden vrij gezichtsveld hebben, ontbreekt. Voor minstens twee dezer of dergelijke instrumenten moet die er zijn.

Inrichtingen om de gemeten afstanden aan de torencommandanten en commandeurs over te brengen — inrichtingen, die aan matige eischen voldoen althans — bestaan op onze schepen niet.

Eenig communicatiemiddel tusschen den officier van de artillerie en de dekbatterijen bestaat niet, evenmin als een rationeel — d. w. z. snelwerkend — tusschen genoemden officier en de torencommandanten. Een plaats voor een observateur der aanslagen met de noodige gemeenschapsmiddelen, al minstens tot den commandotoren, komt niet voor......

Wellicht zou er nog meer te noemen zijn, — doch ik geef hier 't meest voor de hand liggende noodzakelijke.[1])

Hoe dit komt, dat 't noodzakelijke ontbreekt en er van het overbodige te veel is? Doordat nog altijd 't schip wordt beschouwd als de hoofdzaak, de batterij als een lastige bijzaak — Nog niet voldoende is doorgedrongen de opvatting, die slechts de eenige logische kan wezen: dat 't geheele schip met al zijn inrichtingen slechts dient om aan de batterij een zoo gunstig en handelbaar mogelijk opstellingsvlak te geven.

Tot slot een voorbeeld ter illustratie:

Op een onzer nieuwste pantserschepen waren de afvoerbuizen van het tentdek zoodanig aangebracht, dat zij aan de buitenzijde der recht naar achteren gebakste kanons van 15 cM. omlaag liepen — aldus het baksen vrijwel geheel onmogelijk makende.

Men dacht aan een vergissing — zij 't ook een wel heel wonderlijke. Werd gevraagd dit te wijzigen — edoch, dit werd niet noodzakelijk geoordeeld......

Deze, helaas niet gefantaseerde, anecdote geeft op zichzelf een duidelijker beeld van den toestand dan lange redeneeringen doen.

Waar de oorzaak schuilt, dat deze toestand bestaat?

Ook dat weten wij wel in de marine. Maar zou 't niet tijd zijn hierin verandering te brengen?

H. T. B. H.

TURBINEMACHINE VOOR TORPEDO'S·

(*Plaat No. IV*).

Het patentbericht n°. 17058 van het Kaiserl. Kön. Patentambt Oesterreich, patent van E. W. Bliss-Company, New-York, bevat hier het navolgende over:

Deze uitvinding vindt hare toepassing op het voortbewegen van automobiele torpedo's van iedere soort, waarbij zeker gas onder spanning dient om de machine te bewegen, die op haar beurt de schroef (schroeven) in beweging stelt, zooals b.v. bij de Whitehead-torpedo.

[1]) In dit verband willen wij gewag maken van een maatregel, die bij de Engelsche Marine genomen schijnt te zijn, en waarover de »Marine-Rundschau" zegt:

»Die Feuerleitungseinrichtungen sollen in Zukunft nicht vom Werftpersonal sondern von den Torpedomanschaften der Schiffe eingebaut werden. Die Werften werden nur das Material liefern und die Arbeiten unterstützen."

Onderstaande uitvinding beoogt eene opstelling van eene eenvoudiger, meer duurzame en werkzamer drijfmachine, die zooveel mogelijk zonder trillen werkt, en waarbij de voortstuwende krachten zoo· eenvoudig mogelijk en rechtstreeks werken.

Tot dit doel wordt eene turbine voor samengeperste lucht of dergelijke, als motor gebruikt en door middel van raderwerk of andere eenvoudige wijze met de schroef (schroeven) in verbinding gesteld. De turbine draait om een as, welke samenvalt met de lengte-as der torpedo en de overbrenging is zoodanig, dat de schroef (schroeven) langzamer draait dan de turbine.

Om de krachten gelijkmatig te verdeelen en wrijving te verminderen heeft de overbrenging plaats door 2 of meer stuks symmetrisch ten opzichte van de schroefas opgesteld raderwerk.

De teekeningen stellen nl. voor:

Fig. 1. het achtergedeelte van een volgens deze uitvinding ingerichte torpedo in langsdoorsnede, waarbij het binnen in opgestelde raderwerk grootendeels in aanzicht vertoond wordt.

Fig. 2 vertoont het aanzicht van een deel van het inwendige mechanisme met de lange schroefas en hare rechtstreeksche verbindingen. De andere figuren zijn op grooter schaal geteekend.

Fig. 3 is eene verticale langsdoorsnede der turbine; het reduceer-raderwerk overeenkomende met het linkergedeelte van fig. 1.

Fig. 4 is eene gelijke doorsnede, het stelt voor het zich in het achtergedeelte der torpedo bevindende mechanisme.

Fig. 5 is eene dwarsdoorsnede der torpedo volgens lijn 5.5 uit fig. 3.

Fig. 6 is een dwarsdoorsnede volgens 6.6 uit fig. 3.

Fig. 7 is eene doorsnede over de turbineschijven volgens lijn 7.7 uit fig. 3.

Fig. 8 is eene voorstelling van de verbinding van voor- en achtergedeelte der schroefas.

Fig. 9, 10, 11 en 12 stellen vóór en resp. zijaanzicht voor van de voor het raderwerk benoodigde steunroosters. 12. gedeeltelijk ook in doorsnede.

In de teekeningen beteekent A de torpedowand, welke uitgezonderd eenige te vermelden afwijkingen, die eener gewone WHITEHEAD-torpedo kan wezen.

Door de pijp C komt de samengeperste lucht naar de uitstroomingsopening C′ en zoo door de kanalen *c* tegen de schoepen.

D is de turbine, welke gelijk kan zijn aan eene gewone stoomturbine en voorgesteld wordt door 2 schijven *dd′*. De eerste schijf is voorzien van schoepen, die de luchtstroom uit de uitstroomingskanalen *c* opvangen en de uitzettende lucht leiden tegen het vaste stel schoepen *f*, tusschen de schijven *d* en *d′* aangebracht; van hier gaat de lucht naar de schoepen op het 2e rad *d′*, waarvandaan de lucht vrij in het binnenste der torpedo stroomt.

De turbine D is bevestigd op de naaf *g*, die om een vaststaande as E draait. De naaf *g* heeft aan het achtergedeelte

tanden, zoodat een tandrad *h* gevormd wordt, waarvan de tanden grijpen in 2 (of meer) tandraderen F, die diametraal of op andere wijze symmetrisch rond de turbine-as zijn opgesteld.

De tandraderen F zijn aan naven *i* bevestigd, die om vaststaande assen *g* draaien. De naven *i* dragen tandraderen *j* (hier aan een stuk geteekend), welke met de tanden pakken in het tandrad G, dat weer bevestigd zit aan het vooreinde van de holle lange schroefas H, terwijl het achtergedeelte van deze met de holle as K in verbinding staat, waaraan zich de voortstuwer bevindt.

De voortstuwer B' is aan de holle as K' bevestigd, die over de as K heen zit en op de bekende wijze door conische raderen 10, 11 en 12 een tegengestelde draaiing krijgt als B.

De omwentelingen van de turbine D worden door tandraderen *h*, FF, *jj* en G op de as H overgebracht, die b.v. met $^{1}/_{5}$ van de snelheid der turbine draait. Deze reductie is noodzakelijk, daar de turbine, met 't oog op haar meest nuttig effect, veel sneller moet draaien, dan voor de schroeven noodig is om het meest werkzaam te zijn.

De turbine kan zonder eigen kast direct in de torpedo geplaatst worden, in welk geval de uitgestroomde lucht dadelijk in het inwendige der torpedo komt, vanwaar de lucht door de holle as K aan het achtereinde uit de torpedo ontsnapt.

De weg der afgewerkte lucht is in de fig. 1, 3 en 4 door pijltjes aangegeven. Het binnendringen van water door de as K aan het achtereinde, wat zeer ten nadeele van het drijfvermogen zou komen, wordt verhinderd door een terugslagklep L, die op druk van binnen opent en zich weer dadelijk door een veer sluit. Deze klep bevindt zich in het voorste verwijde gedeelte K_2 der as K. Het ventiel L zit op een ring *k* der as K_2, welke ring met een steunrooster *l* en spieën 30.30 aan het achtereinde van de as H bevestigd is.

De klepstang *m* beweegt zich vrij in den koker m', die aan de naaf van het steunrooster (raam) *l* bevestigd is. Als de druk der afgewerkte lucht hoog genoeg is om de zwakke veer *p* te overwinnen, wordt het ventiel L geopend, waarbij de beweging begrensd wordt door een aan de klepstang en koker aangebrachten aanslag. Nu stroomt de lucht achter de klep en verder, als door de pijl aangegeven is in fig. 4.

Als aan het einde der baan de spanning der lucht vermindert, sluit de klep zich onder den invloed van de veer *p* waardoor het binnendringen van water verhinderd wordt.

Hieronder volgt nog eene beschrijving van de onderdeelen der constructie.

Teneinde de turbine een stevige en gemakkelijke opstelling te kunnen geven, zijn binnen aan den torpedowand versterkingsringen *q* en *r* aangebracht, welke op geregelde afstanden onderling door dwarsstangen verbonden zijn. De ring *r* dient ter bevestiging van de flens van een steunrooster *m*, dat in fig. 11 en 12 afgebeeld is. Dit steunrooster *m* bevat een centrale naaf *s*,

dienende als ligplaats voor het uiteinde der as H (fig. 3). Verder draagt het steunrooster de naven S'S', waarin de assen I bevestigd zijn en naar voren uitsteken.

De midden- en zijnaven zijn door aangegoten ribben *t* met elkaar verbouden, waarin bij *t'* een ligplaats is gevormd voor de tandraderen *j*. Het steunrooster P, fig. 9 en 10, draagt de vooreinden der assen I en het achterdeel der as E. Dit steunrooster heeft diagonaalsgewijze loopende armen 13, welke doormiddel van verbindingsstukken 18 met de boven- en benedenbeugels 19 zijn verbonden, die weer aan hun uiteinde door de stangen 23 vereenigd zijn. Deze stangen nemen den druk der tandraderen over en verhinderen, dat de tanden niet zouden pakken. De stangen 13 eindigen in een oog 14, waarmede zij het geheel aan de versterkingsring *r* bevestigen. De achterkant van de as E heeft een verlengstuk 16, dat in de naaf 15 reikt en door de moer 17 wordt opgesloten. De vooreinden der assen I komen te rusten in de openingen 20 van de onder en bovenbeugel 19, welke openingen ter weerszijden door zaagsneden zijn verlengd, teneinde doormiddel van klemschroeven 22 de assen te kunnen vastzetten. Het vooreinde der as E ligt in het deksel Q, waarvan de buitenrand met schroeven aan de versterkingsring *q* is bevestigd. Het verlengde 25 der as E reikt aan de voorzijde in de naaf 24 van het deksel en wordt door de moer 26 opgesloten. Het deksel Q vormt een luchtdichte afsluiting tusschen het achterdeel der turbinekamer en het voorgedeelte. De holle as H bezit een flens 27, waaraan het midden van het tandrad G doormiddel van schroeven is bevestigd. De losse ring 28 wordt door een schroefring 29 aan de as verbonden. De holle as K_2 is met K doormiddel van kiezen en inlatingen verbonden, 31, 32, fig. 8, zoodat dit gedeelte aan- en afgekoppeld wordt door het naar voren of achteren schuiven. De holle as K_2 steunt in een steunkoker *v*, welke als een verlenging van het achterschot der (ballast) kamer is te beschouwen. Hier wordt dit gedeelte aan de staart bevestigd door afgebroken schroefdraad.

Het monteeren der assen I met tandraderen geschiedt vóór het plaatsen van het geheele samenstel met steunrooster M, waarbij (zie fig. 5) aan weerszijden ruimten 37 zijn gespaard, om bij het inbrengen ruimte te verkrijgen voor de tandraderen F, ook wordt na de monteering van het samenstel van tandraderen het blok *f* (met uitstroomingsopeningen) door langsschroeven op haar plaats bevestigd, daarna deksel Q opgezet en bevestigd.

Volgens de uitvinders biedt de turbinemotor merkbaar practische, voordeelen aan boven de tot nu toe gebezigde motoren, door meerderen eenvoud, 10 % grooter nuttig effect, geen trillingen, en behalve het onvermijdelijk geraas, dat tandraderen immer leveren, dat geen geraas veroorzaakt wordt, er geen doode punten zijn en de werktuigen niet aan zulke schokken zijn blootgesteld als de tot nu toe gebezigde motoren en hij deze ook in duurzaamheid overtreft. De turbinekamer geeft grooter

drijfvermogen aan de torpedo, dan een machinekamer, welke geheel vol water komt zooals bij de WHITEHEAD-torpedo. Waar de met samengeperste lucht werkende machine ook watercirculatie behoeft tegen te groote afkoeling, is dit bij een turbinemachine niet noodig.

HET PERSONEELVRAAGSTUK.

Toen ik eenigen tijd geleden, bij het aanbieden van het tweede deel mijner studie over het *personeel der marine* aan het Bestuur der Marinevereeniging, mijne verwondering uitdrukte, dat van het eerste gedeelte, in Dec. j.l. toegezonden, geen de minste notitie was genomen en dat mij de *kwestie zelve* voldoende belangrijk dacht om ernstigen arbeid daarover — *deze mag dan zeer feilbaar zijn*! — niet te negeeren in het orgaan der Vereeniging, toen ontspon zich een tamelijk onverkwikkelijke correspondentie, die ik voorloopig den buitenstaander gaarne spaar. Het slot dezer briefwisseling was de mededeeling van het Bestuur, dat het had „kennis gekregen, dat een der redactie„leden zijne beschouwingen over (mijne) brochures ter opname „in het blad aangeboden heeft."

Het wil mij voorkomen, in aanmerking genomen de gevoerde correspondentie en het introduceeren van den steller der beschouwingen als *„een der redactieleden"*, dat in dit schrijven van het Bestuur ligt opgesloten eene erkenning door de Redactie van haar ongelijk in het negeeren eener zóó belangrijke kwestie. Eene ruiterlijke erkenning van ongelijk kan slechts strekken om de hoogachting die men in beschaafde kringen gewoon is, elkaar toe te dragen, ietwat minder formeel te maken. De schroomvallige bewoordingen van genoemd schrijven verbaasden mij daarom.

Meer echter verbaast mij — nu in de 3e afl. 24 Sept. j.l. de beschouwingen van den heer H. J. A. over dit artikel verschenen — dat de Redactie genoegen schijnt te nemen met behandeling der kwestie door iemand, *wien het niet lust, eene der beide helften van het werk dat hij beoordeelen zal, nog eens door te zien en dit gebrek aan lust aanvoert als excuus van zijn zwijgen daarover.*

Dit is toch wel een zeer zonderlinge manier om een werk, een *„zóó moeilijk onderwerp"* omvattende, waaraan de schrijver zich, zooals de heer A. zegt, *„klaarblijkelijk geheel gegeven heeft"* te waardeeren en te beoordeelen.

Ik geloof, dat het recenseeren van recensies niet het werk is van den schrijver — dit ligt dus niet in mijne bedoeling.

Voor eene *gedachtenwisseling* biedt tot mijn spijt het artikel

van den heer A., geen gelegenheid, terwijl ik daarenboven een debat met iemand die reeds van te voren verklaart ontstemd en tot bitterheid gestemd te zijn over 't geen zijn tegenpartij te berde bracht, volslagen nutteloos zou oordeelen.

Intusschen, het zou mij zeer aangenaam zijn, eens omtrent het onderwerp, dat zoo mijne volle aandacht heeft, en dat m.i. van zoo hoog belang is voor de marine en *voor onze geheele samenleving*, van gedachten te kunnen wisselen.

Zonder partijstelling van personen. *Mijn persoon is hierin van geen belang* — ook die van den heer A., redactie- en bestuursleden niet, *de záák is belangrijk*.

Ik wensch hierbij nog de aandacht te vestigen op eene kleine onjuistheid, maar die tot zeer verkeerde gevolgtrekkingen zou kunnen leiden: In zijne beschouwingen spreekt de heer A. — ook het Bestuur doet dit in zijn brief — van mijne beide „*brochures*". De studie over „Het personeel der Marine" verscheen compleet in de afleveringen Nov. en Dec. 1905 en Juli 1906 van het maandblad „Vragen des Tijds" en verscheen niet in brochurevorm in den handel. De overdrukken, als aan het Bestuur toegezonden, worden door den uitgever van zulke tijdschriften welwillend ter beschikking gesteld van den schrijver. Het is duidelijk dat ik dus niet een exemplaar ter kennismaking toezond om door aankondiging baten te erlangen, maar uitsluitend omdat de kennis van het behandelde onderwerp behoort tot de competentie der Marinevereeniging.

Het niet willen herlezen van het eerste deel, alvorens tot de beoordeeling van het geheel over te gaan, heeft intusschen den heer A. tot enkele onjuiste voorstellingen gevoerd.

De beide deelen vormen namelijk één geheel en zijn in allen deele *pendanten*, het eerste teekende *den toestand*, het tweede trachtte *den weg ter verbetering* aan te geven. Niet in het tweede deel eerst gaat het over de discipline, die is ook in het eerste behandeld.

Het eerste deel bestaat uit zes hoofdstukken. Omvatten deze zes hoofdstukken noodige of niet-noodige aanwijzingen en redeneeringen? Dit moge de lezer beoordeelen.

De schrijver die den toestand wilde teekenen meent natuurlijk van wel.

Als nu de heer A. zijne ontstemming — en ik weet, dat er zijn die dit gevoelen deelen — motiveert door het voor te stellen alsof door mij de marine — waar de heer A. van hield — onnoodig werd afgeranseld, en nog wel in het bijzijn van „derden", dan ligt daarin allereerst de *schaamte* voor in de oogen van die „derden" ongunstig beoordeeld te worden. Of dit onnoodig hard is, is maar een kwestie van persoonlijke waardeering, afhangende van de meer of minder hooge eischen, die men meent te moeten stellen. Het woord afranselen kan niet anders beduiden dan eene onaangenaamheid aan mijn adres wegens de wijze van behandeling der stof, maar het verwijt

klinkt wat vreemd in den mond van een man die het oude stelsel verdedigt tegen een ander die straffen afgeschaft zou willen zien, als zijnde brute machtsmiddelen. Dit is toch niet iemand van slaan en ranselen Maar misschien kent de heer A. geen andere beeldspraak.

Het voornaamste aandeel in de ontstemming heeft echter die schaamte voor „derden". Dat is de oude en mij niet onbekende opvatting bij de Marine. Men is daar steeds gewoon geweest, te prediken: *Il faut laver son linge sale en famille*, een spreekwoord dat ik ten volle onderschrijf, niet echter de bedoeling die men er aan wil geven: het onkundig houden van de natie omtrent den toestand harer Marine.

De natie is de famille en gij zijt hare dienaren, die rekenschap hebt af te leggen van wat u is toevertrouwd, en die u met geheel uw hart hebt toe te leggen op uw plicht. Niet ieders plicht is gelijk, maar ieders plicht is in evenredigheid tot zijn kunnen.

Wien het hart tot spreken dringt, diens plicht is het te spreken.

Dat de Marine veranderingen zoude ondergaan hebben, die het recht geven, de in het eerste deel voorkomende teekeningen verouderd en overbodig te noemen, is *niet waar*. Ik ben op de hoogte van wat thans de toestand bij de Marine is: de disciplinaire zoowel als de huishoudelijke toestanden zijn nog precies dezelfde als 15 jaar geleden en als 3 jaar geleden, toen ik zelf de Marine verliet, die ook *ik* niettegenstaande hare gebreken of misschien juist dáárom liefhad. Wie mijn artikel gelezen heeft, weet zeer goed, dat ik niet het zwaartepunt zoek in de materiëele omstandigheden van het dagelijksch leven: eten, logies en tractement. De heer A. vergist zich blijkbaar in mijne bedoeling, maar moet dit in de eerste plaatst wijten aan zijn eigen ontstemming. dunkt mij.

Of bedoelt de heer A. alleen de verbeteringen die door wijlen kolonel DE BRUYNE en door den tegenwoordigen commandant werden aangebracht in den toestand op het Instituut en voornamelijk in de behandeling der adelborsten?

Dat kan niet meer goed maken wat vroeger bedorven is aan alle officieren, die *thans* bij de Marine dienen: het hoofdstuk aan de oude Instituut-opleiding gewijd in het eerste deel, was een noodzakelijk onderdeel van de verklaring van den huidigen toestand. Het was echter niet noodig geweest mij die verbeteringen te herinneren, waar ik die zelf vermeldde, en met groote voldoening (deel 1 p. 42). Wanneer intusschen het systeem niet verandert, zijn er geen waarborgen, dat de persoonlijke inzichten van een „goeden" commandant door zijne opvolgers gedeeld en zijne instellingen gerespecteerd zullen worden: *Het voorbeeld van eenige hoogstaande enkellingen is niet in staat, het peil der overigen op den duur belangrijk te verhoogen.* D. w. z. indien niet de geest doordringt tot de menigte, en dit is niet mogelijk zoolang zij door het *stelsel* omlaag wordt gehouden. Stel hen

in staat, zich op te heffen. En ik heb niet alleen het oog op matrozenbondsleden, maar op *allen*, in de eerste plaats natuurlijk op de officieren.

Waar de heer A. nog al stil staat bij mijn voorstel van berechting der huishoudelijke vergrijpen door een scheepsraad, wil ik er duidelijkheidshalve nog op wijzen, dat het denkbeeld van den meester die leidt en leert, maar niet straft, vergelding van alle handelingen overlatend aan de onverbiddelijke wet van actie en reactie, onder welken naam wij dien nu ook mogen noemen, toch, zoo niet specifiek christelijk, dan toch zeer christelijk is. Is het niet een schooner verhouding, wanneer de scheepsgemeenschap hare afkeuring uitspreekt over de vergrijpen tegen de verordeningen van den meester, dan dien meester te dwingen, als eigen wreker op te treden? Want hoe ook theoretisch beredeneerd, het is practisch zeer moeilijk, en in de oogen van den mindere, die minder hoog zal staan als regel, zoo goed als onmogelijk, de functie van den commandant af te scheiden van zijne persoonlijkheid — daargelaten nog of dit wenschelijk zou zijn. Hoevele commandanten zouden niet met veel meer opgewektheid en daardoor met veel meer geschiktheid hun moeilijke post waarnemen, indien zij niet elken dag opnieuw gedrukt werden door de plicht van straffen en door het *wantrouwen*, dat zij gevoelen daarmee te zaaien.

Met eene onjuistheid besluit de heer A. zijne beoordeeling:

Mijne studie geeft *niet* aan — zooals de heer A. zegt — „hoeveel in zake het personeel zou kunnen opgelost worden, als „niet de commandanten, officieren, in één woord alle opvarenden waren de menschen die zij nu in 1906 eenmaal zijn" — ik zoek en vind mijn grootsten steun bij admiraal KINSBERGEN, die 100 jaar geleden leefde! — maar geeft aan: *hoe al die menschen nu in 1906 zijn en zich verhouden* (eerste deel) en *hoe men van hieruit kan komen tot betere verhoudingen, die dringend noodzakelijk zijn.* (tweede deel).

Het voorstel omtrent afschaffing van straffen — wat ik mij natuurlijk voorstel, geleidelijk te moeten gaan — is een bewijs, dat ik mij de menschen juist *niet als ideaal* voorstel, maar integendeel wel, dat zij *gedwongen zullen zijn den moeilijken weg van zelfontwikkeling te gaan*, die anders slechts noode en veel te langzaam betreden wordt.

Het trekken van een koerslijn beteekent niet, de meening, reeds voor anker te liggen in de veilige haven van het Ideaal, maar daarheen te willen.

Ik had verwacht, in de beschouwingen van den heer A. althans aan te treffen de verklaring of hij daarheen wilde of niet en zoo ja, of hij mijne koers voor de ware hield ... of niet, en waarom niet.

In stede daarvan slechts: berusting.

2 October 1906. A. E. THIERENS.

STABILITEIT VAN ONDERZEESCHE BOOTEN.

(*Plaat No. IV.*)

Enkele maanden geleden heeft Sir William White in eenige artikelen de aandacht gevestigd op de stabiliteit, voornamelijk de langscheepsche, van onderzeebooten; hij wees daarbij op de noodzakelijkheid voor de ontwerpers om de berekeningen dienaangaande met de grootste nauwgezetheid uit te voeren, voor de commandanten om zich van de veranderingen van die stabiliteit tijdens het innemen van den waterballast een juiste voorstelling te maken.

Wanneer men een o.z. boot geheel ondergedompeld beschouwt, dan is het duidelijk, dat de stabiliteit recht evenredig is met den afstand van het zwaartepunt tot het drukkingspunt. Dit laatste ligt bij de in doorsnede meestal cirkelvormige booten in de aslijn. Met het vergrooten van dien afstand neemt ook de stabiliteit toe.

Vaart de boot aan de oppervlakte zonder waterballast, dus met den geringsten diepgang, dan steekt zij een eind boven de oppervlakte van het water uit; de stabiliteit is dan recht evenredig met den afstand van het zwaartepunt tot het metacenter. Laat men de tanks langzamerhand volloopen, komt dus de boot dieper te liggen, dan worden haar lengte en breedte op de lastlijn voortdurend kleiner en vermindert dus de afstand van het metacenter tot het drukkingspunt. Bij de Engelsche „A"-booten is deze laatste afstand, voor het langscheepsche metacenter gerekend, bij geheel leeggespuide tanks 11,3 M; is alle waterballast ingenomen, dan is hij gedaald tot 0.4 M. Dat de langscheepsche stabiliteit in dezen laatsten toestand belangrijk is afgenomen, spreekt vanzelf. Is de boot geheel onder, dan vallen metacenter en drukkingspunt samen.

Op zichzelf beschouwd is een groote langscheepsche stabiliteit zeer gewenscht. Men behoeft zich maar het ongeluk met de A 8 in herinnering te brengen om van die waarheid overtuigd te worden. Deze boot voer met een open luik en nog niet de helft van het maximale reservedrijfvermogen met ± 10 mijlsvaart aan de oppervlakte, toen zij door een onbekende oorzaak, waarschijnlijk het opstuwen van het water op den boeg, een gier naar beneden maakte, zoodat het water binnendrong en de boot zonk. Had zij met geheel leege tanks gevaren, had zij dus meer stabiliteit gehad, dan was naar alle waarschijnlijkheid het ongeluk niet gebeurd.

Is de boot in ondergedompelden toestand en wil zij op een bepaalde diepte varen, dan moet zij eenigszins naar beneden hellen, daar zij anders tengevolge van het resteerende reserve-

drijfvermogen aan de oppervlakte zou komen. Het gevolg is, in verband met den vorm der boot, dat er op den kop een naar beneden gerichte druk wordt uitgeoefend (*zie fig. 1)* en de boot dus een neiging heeft een grootere helling aan te nemen. Dicht bij de oppervlakte en ook nabij den bodem is die neerdrukkende kracht grooter; aan de oppervlakte blijft zij zelfs bij achteroverhellende boot bestaan tengevolge van de ophooping van water op den boeg. Daar de boot nooit precies in dezelfde richting kan doorsturen, maar altijd min of meer daaromheen slingert, is de druk op den kop ook nooit constant. De neerdrukkende werking van het water moet door een naar boven uitslaand roer worden opgeheven. Wanneer men nu verder nog in aanmerking neemt, dat heen en weer loopende personen de boot in de een of andere richting zullen doen hellen en zij bovendien beïnvloed wordt door een mogelijke golfbeweging van het water, dan is 't duidelijk, dat de man aan het horizontale roer uiterst oplettend moet zijn, en er meer van zijn oplettendheid gevorderd wordt, naarmate de langsscheepsche stabiliteit minder is. Giert de boot, b.v. tengevolge van verkeerd manoeuvreeren met 't horizontale roer, naar beneden, dan krijgt zij tengevolge van haar neiging, in de oorspronkelijke beweging te blijven volharden nog meer druk boven op den kop (*zie fig. 2*) en draait dus harder, temeer daar het voorschip voller van vorm is dan het achterschip en de boot in haar bewegingsrichting dus vóór meer wordt tegengehouden dan achter. Zij kan dan intusschen zoo'n helling aangenomen hebben, dat vele losse deelen naar voren schuiven en dus de helling op die manier nog vermeerderen. Is het eenmaal zoover gekomen, dan zal het de vraag zijn of men met het horizontale roer de boot weer terug kan laten draaien, voor men op te groote diepte gekomen is. Al behoeft men nu voor dergelijke uiterste gevallen niet direct bang te zijn — immers bij een gewoon schip moet er al een zeer onbekwaam roerganger aan 't stuurrad staan, om zware gieren in 't horizontale vlak te kunnen verwachten — het sturen in 't verticale vlak eischt meer attentie dan dat in 't horizontale en gieren blijven dus mogelijk; een voldoende langsscheepsche stabiliteit vermindert hun grootte aanmerkelijk.

Nu zou het bij de Holland-booten en ook bij de verschillende Engelsche booten geen overwegend bezwaar zijn, de langsscheepsche stabiliteit veel grooter te nemen, wanneer men geen rekening had te houden met den eisch, dat de boot onder moet kunnen duiken en liefst zoo vlug mogelijk.

Het onderduiken wordt bij deze vaartuigen verkregen door ze met behulp van het geheel achter bevestigde horizontale roer een helling naar beneden geven, tot zij op de gewenschte diepte zijn gekomen; maar juist bij groote langsscheepsche stabiliteit wordt die helling moeilijk verkregen.

De eischen van meerdere veiligheid en van goed onderduiken staan dus lijnrecht tegenover elkaar.

Terloops zij hier bijgevoegd, dat ook een betrekkelijk groot

reserve drijfvermogen aan den eenen kant zeer wenschelijk is voor de veiligheid, maar aan den anderen kant het onderduiken belemmert.

De heer WHITE heeft eenige krommen geconstrueerd om een denkbeeld te kunnen geven van de veranderingen, die de stabiliteit eener o.z. boot van ± 300 ton ondergaat, wanneer de ballasttanks langzamerhand volloopen. Met leege tanks bedraagt het deplacement dier boot 284 ton, met volle tanks 300 ton; de totale lengte en breedte zijn respectievelijk 46 en 3.7 M., op de lastlijn met leege tanks 38.7 M. en 2.5 M., op die met volle tanks 12.5 en 1.1 M. Ter vergelijk zijn ook de krommen gegeven van een kruiser van 2000 ton, 80 M. lang en 11 breed. Figuur 3 geeft aan de vermeerdering van gewicht bij o.z. boot en kruiser voor iederen inch meer diepgang.

Figuur 4 geldt voor de dwarsscheepsche stabiliteit. De lijn *m-m* geeft daarin aan de meetkundige plaats van het dwarsscheepsche metacenter, gerekend van af tanks vol tot tanks leeg, de lijn *c-c* geeft de daarbij behoorende meetkundige plaats van het drukkingspunt.

De grootste afstand tusschen de lijnen m-m en c-c bedraagt 10 cM., de kleinste 3 mM.; in 't laatste geval, dat is dus bij volle tanks, ligt het drukkingspunt 229 mM.boven het zwaartepunt.

De lijnen M-M en C-C gelden voor den kruiser bij verschillende diepgangen. Bij gewonen diepgang is de afstand tusschen M en C 2.35 M., bij 45 cM. minder diepgang 2.65 M. In 't eerste geval ligt het zwaartepunt 1.75 M. boven 't drukkingspunt.

Figuur 5 geeft voor de langscheepsche stabiliteit wat fig. 4 voor de dwarsscheeepsche doet. Bij de o.z.boot is de afstand van m tot c bij leege tanks 11.28 M., bij volle 380 mM., bij normalen diepgang is voor den kruiser de afstand van M naar C 98.4 M., bij 45 cM. minder diepgang 105.6 M.

In fig. 6 en 7 zijn ter vergelijk gegeven de meetkundige plaatsen der metacenters, wanneer de boot van een opbouw voorzien is, zie lijn m′-m′ en wanneer zij geen opbouw heeft, zie lijn m-m. De krommen b-b geven weer de meetkundige plaatsen van 't drukkingspunt aan. Men ziet hieruit duidelijk de belangrijke vermeerdering van stabiliteit, als gevolg van den opbouw. Toch dient men hiervan geen overdreven voorstelling te maken. Zoolang n.l. de boot met leege tanks vaart is ook de opbouw leeg en van het water afgesloten, hij vermeerdert dan de stabiliteit aanmerkelijk. Laat men evenwel de tanks vol loopen, om klaar te zijn voor onderduiken, dan wordt tegelijk de ruimte in den opbouw met het zeewater in verbinding gebracht; dit is althans bij de Engelsche booten het geval. Gaat de boot nu een paar graden hellen, b.v. naar voren, dan zal, wanneer de opbouw in compartimenten verdeeld is, het eerste oogenblik het voorste compartiment nog wel niet geheel vol zijn, maar na zeer korten tijd toch in ieder geval wel. De opbouw helpt dus practisch gesproken in dit geval niets. Is de helling wat grooter, zoodat het bovenvlak van den opbouw

gedeeltelijk onder water komt, dan vermindert de stabiliteit plotseling zeer sterk.

De heer WHITE heeft in fig. 8 en 9 nog enkele krommen geconstrueerd waaruit duidelijk blijkt, hoe de stabiliteit eener o.z.boot afneemt, wanneer deze een langsscheepsche helling heeft aangenomen.

Fig. 8 geldt voor dwarsscheepsche stabiliteit, fig. 9 voor langscheepsche. Men kan zich deze afname van stabiliteit voorstellen, wanneer men bedenkt, dat bij een zekere helling naar voren of naar achteren, de lengte en breedte op de lastlijn afnemen. Het afnemen der stabiliteit tengevolge eener langsscheepsche helling, vermindert sterk de waarde van den maatregel dien men gewoonlijk neemt, om met behulp van naar boven uitslaand roer door het achterover hellen van de boot tijdens de vaart aan de oppervlakte minder den druk op den kop te doen ondervinden.

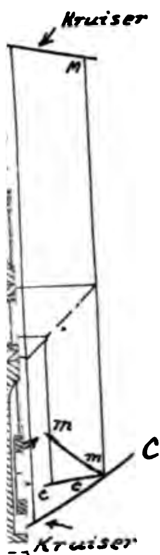
De heer WHITE wijst op het te verwachten grootere gevaar voor gieren in het verticale vlak, wanneer men er toe mocht komen de snelheid der o.z.booten belangrijk op te voeren. Heeft de boot bij een zekere naar beneden gerichte helling grootere snelheid, dan gaat zij natuurlijk verder naar de diepte en staat dus eerder aan 't gevaar bloot, òf om den bodem te raken òf, wat oneindig veel erger is, geen weerstand meer te kunnen bieden aan den waterdruk. Van den betrokken roerganger zal dus bij grootere snelheid nog meer oplettendheid gevergd worden dan thans. Tegenover dit gevaar staat evenwel 't voordeel, dat men bij grootere snelheid ook gemakkelijker zal kunnen onderduiken en dus de stabiliteit grooter mag nemen.

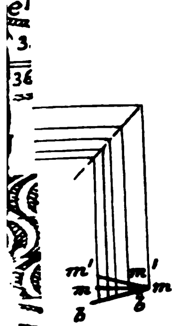
Bij de Lake booten en ook bij verschillende Fransche booten ziet men zich niet geplaatst tusschen de twee tegengestelde eischen, veel stabiliteit voor de veiligheid, weinig stabiliteit voor het onderduiken. Die mogelijkheid is verkregen door een eind voor en een eind achter het midden van de boot een stel horizontale evenwichtsroeren aan te brengen. Stelt men bij gevulde ballasttanks deze roeren met den voorkant naar omlaag, dan wordt bij vooruitgaande boot zoowel de voorkant als de achterkant der boot naar beneden gedrukt en zal zij dus dalen, met een snelheid, afhangende van de bootsnelheid en den uitslag der roeren. 't Is duidelijk, dat bij deze manier van onderduiken de langsscheepsche stabiliteit van geen invloed is, zij belemmert het onderduiken absoluut niet en men kan haar dus ter verhooging van de veiligheid belangrijk opvoeren. Het reservedrijfvermogen bij volle tanks moet echter, evenals bij de Engelsche booten, zeer gering zijn.

LAKE geeft bovendien zijn booten aan den bovenkant een meer horizontalen vorm en vermijdt daardoor den overdruk op den kop bij de vaart onder water.

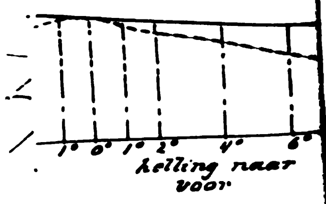
Verschillende Fransche submersibles, bestemd om ver in open zee op te treden, moeten aan hooge eischen van zeewaardigheid voldoen. Men heeft daartoe om de eigenlijke o.z.boot

p40va

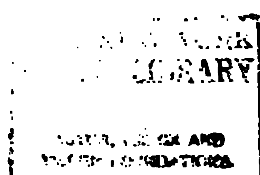




C
FIG: 8



Kruiser (normale la…
o.z. boot (tanks leeg…



heen een andere boot gebouwd, wier doorsnee niet cirkelvormig is, maar meer die van een gewoon schip nadert. De ruimte tusschen binnen- en buitenhuid doet dienst als ballasttank; vaart de boot aan de oppervlakte en is die ruimte leeg, dan gedraagt zij zich min of meer als een gewoon schip, het zwaartepunt ligt dan boven 't drukkingspunt. Laat men, om te gaan duiken, de ruimte vol loopen, dan rijst 't drukkingspunt en komt langzamerhand boven 't zwaartepunt te liggen.

S.

DE REGELING DER ACTIVITEITS-TRACTEMENTEN VAN DE OFFICIEREN DER ZEEMACHT.

In het onderstaande wenschen wij ons eenige opmerkingen te veroorloven over de regeling der activiteits-tractementen van de officieren der zeemacht, die in eene betrekking aan den wal geplaatst zijn. Het ligt geenszins in onze bedoeling, de grondslagen, waarop de tegenwoordige regeling gebaseerd is, aan te tasten; wij zijn te zeer overtuigd van de billijkheid van het thans gevolgde stelsel, doch wij vermeenen eenige bezwaren tegen de wijze van toepassing van dit stelsel ten opzichte van de aan den wal geplaatste officieren als zeer gegrond te mogen publiceeren.

Ter verduidelijking ga een kort overzicht van de in de laatste jaren aangebrachte wijzigingen in de tractementsregeling vooraf.

Bij de marine-begrooting voor het dienstjaar 1900 werd door den toenmaligen Minister eene regeling der activiteitstractementen voor de zeeofficieren ontworpen, waarbij gebroken werd met het tot nog toe gevolgde stelsel. In de memorie van toelichting werd erop gewezen, dat de zeetractementen tot nog toe geregeld werden naar de dienstbetrekking doch dat de belangen van den dienst medebrachten, die tractementen te regelen naar rang en anciënniteit, waardoor de overplaatsingen zeer zouden kunnen worden beperkt. Hoewel in het algemeen dit gronddenkbeeld werd goedgekeurd, werden toch bij de behandeling van het wetsontwerp tegen verschillende onderdeelen der voorgestelde regeling zooveel bezwaren geopperd, dat de Minister zich bereid verklaarde, deze regeling ter nader onderzoek terug te nemen.

Daarop volgde bij de begrooting voor 1901 een nieuw ontwerp, waarbij blijkens de memorie van toelichting van hetzelfde gronddenkbeeld werd uitgegaan. Deze regeling werd na eene kleine wijziging der tractementen van de hoofdofficieren, aan-

genomen, en daarmede werden dus de grondslagen voor de regeling van de activiteits-tractementen der marine-officieren vastgelegd. Hoewel bij latere begrootingen wijziging werd gebracht in het bedrag der tractementen, bleef het bij de begrooting voor 1901 aangenomen stelsel verder onaangevochten. Wij zien dit stelsel dan ook toegepast bij de in 1904 vastgestelde regelingen voor de officieren van administratie en van den stoomvaartdienst. Evenzoo werd bij de herziening van de tractementen der luitenants ter zee 2e klasse in 1905 in het stelsel der regeling geen wijziging gebracht.

Dit stelsel werd in de Memorie van toelichting 1901 in de volgende bewoordingen uiteen gezet:

„Bij de nieuwe regeling wordt uitgegaan van de volgende denkbeelden:

„1e. om de bezoldiging van elken rang te doen stijgen in verband „met de ancienniteit in dien rang bereikt.
„2e. om de bezoldigingen in eenigen rang toegekend, voornamelijk „afhankelijk te stellen van de onvermijdelijke uitgaven aan „de betrekking verbonden.

„Het sub 2o vermelde punt heeft ertoe geleid om de be„trekkingen aan den wal, de dusgenaamde sedentaire betrek„kingen, die ingevolge art. 17 der wet van 21 Augustus 1851 „(Staatsblad no 126) gedurende vier jaren achtereen kunnen „worden bekleed, het minst te bezoldigen.

„Zulks geschiedt geenszins omdat die betrekkingen de „minst gewichtige zijn, maar omdat de titularissen daarbij „ontheven zijn van de zware verantwoordelijkheid, die in zee „vaak op den officier rust, en omdat voor hen de beroeps„onkosten minder groot zijn dan voor de anderen, die in den „regel hunne maaltijden niet in hunnen familiekring kunnen „gebruiken."

Tegen deze laatste overweging werd in het voorloopig verslag bezwaar gemaakt. Men uitte daarbij de vrees, dat, werden de tractementen der officieren in betrekkingen aan den wal te veel besnoeid, bezwaren ondervonden zouden worden, om voor die betrekkingen de meest geschikte officieren te krijgen. Die bezwaren zouden zich bepaaldelijk doen gevoelen, wanneer de keuze voor zoodanige betrekkingen op ongehuwde officieren valt; deze toch zullen in den regel niet in de mogelijkheid zijn, hunne maaltijden in hunnen familiekring te gebruiken.

Hiertegenover merkte de Minister in de memorie van antwoord op: „Vrees, dat men voor de betrekkingen aan wal „de daarvoor in aanmerking komende officieren niet zou kunnen „aanwijzen, behoeft (daarom) niet te bestaan. Ten aanzien van „ongehuwde officieren geldt het bezwaar nog minder, dewijl deze „in den regel geene uitgaven voor familieleden hebben te be-

„strijden, en daardoor ruimer kunnen leven dan gehuwde rang-„genooten".

In de memorie van antwoord aan de Eerste Kamer lezen we hieromtrent: „Ten aanzien van den factor: al of niet mo-„gelijkheid om de maaltijden in den familiekring te gebruiken, „schijnt een misverstand te bestaan; immers zijn de officieren, „die slechts ééne huishouding, n.l. die aan wal te bekostigen „hebben, de minst bezoldigden van hun rang, zoodat door die „regeling voldaan wordt aan hetgeen in het voorloopig verslag „werd betoogd."

Wij hebben gemeend bij de uiteenzetting van het stelsel der aangenomen regeling en de daarbij gebezigde argumenten eenigszins uitvoerig te moeten stilstaan, omdat dáaruit blijkt, dat nimmer te berde gebracht zijn de bezwaren, die wij wenschen aan te voeren tegen de regeling der activiteits-tractementen van de officieren in betrekkingen aan wal.

Deze bezwaren, die wij achtereenvolgens nader zullen behandelen, zijn:

1e. dat *niet* consequent is doorgevoerd het principe: stijgen van de bezoldiging in verband met de ancienniteit in rang.
2e. dat de beroepsonkosten voor aan den wal geplaatste officieren veel te licht zijn geschat, en niet voor officieren van gelijken rang in verschillende dienstvakken gelijk geacht worden.

Ter vereenvoudigiug van ons betoog bepalen wij ons tot de beschouwing van de tractementsregeling der officieren van de verschillende dienstvakken, in de rangen van luitenant ter zee 1e klasse en van luitenant ter zee 2e klasse geplaatst in betrekkingen aan den wal buiten de keerkringen, en zulks in vergelijking met de tractementen aan boord. Onderstaande tabel geeft van de bedoelde tractementen een overzicht. (De officieren der mariniers zijn hierbij begrijpelijker wijze thans buiten bespreking gelaten).

Ons eerste bezwaar blijkt bij aandachtige beschouwing en vergelijking van de kolommen 2 en 3. Zien we toch bij alle dienstvakken de activiteits-tractementen aan boord met den rang en den ouderdom in rang stijgen, voor de luitenants ter zee 2e klasse geldt dit beginsel bij de tractementen aan den wal in het geheel niet, voor de luitenants ter zee 1e klasse slechts ten deele. Waar voor de geheele regeling der tractementen als grondslag is aangenomen vermeerdering van inkomsten naar rang en ancienniteit, achten wij het billijk dat ook voor betrekkingen aan den wal, en wel in dezelfde mate, te doen gelden.

Ons tweede bezwaar behoeft uitvoeriger uiteenzetting.

Daartoe beschouwen wij eerst de activiteits-tractementen aan boord, waarin het gronddenkbeeld der regeling geheel is doorgevoerd. Boven de in kolom 1 opgegeven activiteits-tractementen geniet de aan boord geplaatste officier: eene tafeltoelage

Rangen.	Aan boord. (1).	Aan wal met vrije woning. (2).	Aan wal zonder vrije woning. (3).
Luit. ter zee 1e kl.:			
1e 40-tal . . .	1500	1200	1500
2e 40-tal . . .	1100	900	1200
overigen . . .	1000	900	1200
Luit. ter zee 2e kl.:			
1e 75-tal . . .	800	700	900
1e 75-tal . . .	600	700	900
overigen . . .	400	700	900
Officier v. Gezondh. 1e kl.:			
1e 15-tal . . .	1600	1600	1900
2e 15-tal . . .	1400	1400	1700
overigen . .	1200	1200	1500
Officier v. Gezondh. 1e kl.:			
1e 15-tal . . .	1100	1100	1400
overigen . . .	1000	1100	1300

Rangen.	Aan boord. (1).	Aan wal met vrije woning. (2).	Aan wal zonder vrije woning. (3).
Officier v. Adm. 1e kl.:			
1e 8-tal . . .	1400	1100	1400
2e 8-tal . . .	1300	1000	1300
overigen . . .	1200	900	1200
Officier v. Adm. 1e kl.:			
1e 12-tal . . .	1000	800	1000
2e 12-tal . . .	800	600	800
3e 12-tal . . .	600	400	600
overigen . . .	400	200	400
Officier-Machinist 1e kl.:			
1e 10-tal . . .	1600	1300	1600
overigen . . .	1400	1100	1400
Officier-Machinist 2e kl.:			
1e 20-tal (chef). . . .	1200	900	1200
2e 20 tal (ondergeschikt)	1000	700	1000
overigen (chef). . . .	1000	700	1000
overigen (ondergeschikt)	900	600	900

oot f 300 per jaar; vrije woning met verwarming en verlichting; t voor ieder opvarende van een oorlogsschip gelijke scheeps-ntsoen, dat blijkens eene andere regeling (n.l. die van onder-ficieren en mindere schepelingen) gesteld wordt op f 0,50 ags; en de noodige bediening.

Van hetzelfde activiteits-tractement (alleen voor de twee ngste categoriën van luitenants ter zee 1e klasse, voor de itenants ter zee 2e klasse en voor de officieren van gezondheid ij plaatsing zonder vrije woning eenigszins verhoogd) moet de an wal geplaatste officier geheel in zijn onderhoud voorzien. e onvermijdelijk aan zijne betrekking verbonden onkosten oven die van den aan boord geplaatsten officier bestaan dus n: woninghuur, onkosten voor verwarming en verlichting, en onkosten voor voeding en bediening. In de meeste plaatsen, waar officieren in betrekkingen aan den wal geplaatst kunnen worden, mag men zich gelukkig rekenen voor f 25 per maand kamerhuur onderdak te komen. (Wie deze bewering wellicht overdreven mocht vinden, ga eens kamers zoeken te den Helder!) Daarbij komen de allernoodzakelijkste onkosten voor verwarming, verlichting en voeding, waarvan de matigste schatting toch eker niet beneden de f 40 per maand kan blijven. Wij halen eze cijfers alleen aan, om aan te toonen, dat het activiteits-ractement aan wal gerekend moet worden lager te zijn dan an boord niet alleen éénmaal het bedrag, den officier aange-kend voor tafeltoelage, rantsoenen, vrije woning en bediening, och minstens tweemaal dat bedrag.

Het valt niet te ontkennen dat de betrekkingen aan den al den titularissen veelal een rustiger bestaan verzekeren dan ij plaatsing aan boord. De overweging betreffende de mindere erantwoordelijkheid bij plaatsing aan den wal schijnt ons ten enenmale in strijd met het aangenomen beginsel der tracte-entsregeling. Bovendien is bij vele betrekkingen aan den wal e verantwoordelijkheid, al is deze dan ook veelal van anderen ard, zeker niet minder te achten dan aan boord. Wij denken aarbij aan betrekkingen als die van officieren geplaatst bij pleidingen voor officier, machinist enz.; van officieren van ge-ondheid bij de hospitalen; van officieren van administratie, functie als administrateur bij de hospitalen, of als marine-agazijnmeester van kleeding en levensmiddelen; van officie-en-machinist belast met 't toezicht op herstellingen of bij anbouw enz.

Ook wij achten eene mindere bezoldiging bij plaatsing aan en wal billijk, doch bij de tegenwoordige regeling is het ver-chil te groot, worden niet alle officieren op gelijken voet be-andeld, en schijnt hoofdzakelijk rekening gehouden te zijn met e omstandigheden van gehuwde officieren, hetgeen ons geen uist beginsel toeschijnt. (Zie het bovenaangehaalde uit de memorie van antwoord aan de Eerste Kamer.)

Voor de luitenants ter zee 2e klasse van de jongste cate-gorie bedraagt het activiteits-tractement aan boord f 400.—, aan

wal met vrije woning f 700.—, en aan wal zonder vrije woning f 900.—; voor het tweede 75-tal zijn deze bedragen: f 600.—, f 700.— en f 900.—; en voor het oudste 75-tal f 800.—, f 700.— en f 900.—. Is het nu aan te nemen, dat voor de oudere luitenants ter zee 2e klasse de beroepsonkosten aan den wal minder zijn dan voor de jongeren? Bij de jongste categorie wordt het activiteits-tractement aan wal zonder vrije woning verhoogd met f 500.—. Hieruit mogen we dus wel opmaken, dat het minimum-bedrag aan beroepsonkosten voor deze officieren bij plaatsing aan wal gesteld is op f 500.—. Is het nu logisch dit bedrag voor de ouderen te stellen resp. op f 300.— en f 100.—?

Iets dergelijks vinden we bij de tractementen van de luitenants ter zee 1e klasse.

Voor de officieren van administratie en de officieren-machinist schijnen de betrekkingen aan den wal in het geheel geen beroepsonkosten mede te brengen; voor de officieren van gezondheid daarentegen weer wel, getuige het f 300.— grootere bedrag der tractementen aan wal.

Vergelijken we de tractementen aan wal *met* en *zonder* vrije woning, dan zien wij dat die voor alle officieren f 300.— verschillen, uitgezonderd voor de luitenants ter zee 2e klasse en de officieren van administratie 2e klasse voor wie het verschil slechts f 200.— bedraagt. (Jongere officieren van gezondheid 2e dan het 1e 15-tal komen in de laatste jaren niet meer voor).

Dit verschil behooren we dus te beschouwen als eene vergoeding voor het gemis aan vrije woning, en behoort in verband met het vroeger op gemerkte, zeker niet minder dan f 300.— te bedragen. Met dit bedrag zou dus zeker het activiteits-tractement bij plaatsing aan wal verhoogd moeten worden om eenigszins tegemoet te komen aan het gemis van vrije woning. Bij plaatsing aan wal met vrije woning is die vrije woning voor den ongehuwden officier een belangrijke schadepost, daar de hem aangewezen woning geheel ongemeubileerd is, en hij dus vervallen moet in de aanschaffing van meubelen, die hij later bij overplaatsing aan boord in den regel weer van de hand zal moeten doen, en waarbij hij natuurlijk belangrijk verlies lijdt. Ook het onderhoud van de meestal voor een ongehuwde veel te groote vrije woning is een bron van extra-onkosten. Een en ander zou met een vermeerdering van het activiteits-tractement van f 100.— per jaar nog bij lange niet vergoed zijn.

Uitkeering van de tafeltoelage zou, zooals boven reeds gezegd werd *ten deele* tegemoet komen aan het gemis van vrije voeding, welke de aan boord geplaatste officier geniet in den vorm van tafeltoelage en van de verstrekte scheepsrantsoenen.

Resumeerende komt het ons billijk voor, voor de door ons besproken categoriën van officieren de tractementen bij plaatsing aan den wal te bepalen op hetzelfde bedrag als aan boord, doch wegens onvermijdelijke beroepsonkosten aan allen eene verhooging toe te kennen van f 600.— bij plaatsing *zonder*, en van

f 400.— 's jaars bij plaatsing *met* vrije woning. De totale bezoldiging blijft dan nog voldoende beneden die van de ranggenooten aan boord.

Voor de hoogere rangen geldt eene soortgelijke redeneering; het bedrag der verhoogingen is op overeenkomstige wijze te vinden uit vergelijking van de drie soorten van activiteitstractementen.

Ten zeerste bevelen wij het door ons aangevoerde in de aandacht onzer lezers aan. Plaatsing aan den wal is, naar ons van nabij bekend is, niet altijd een gevolg van de zucht om aan den wal te zitten, maar kan ook wel een gevolg zijn van ambitie voor den *werkkring* aldaar. Ook zijn ons gevallen bekend, dat zulke plaatsingen in het geheel niet strooken met de wenschen van de betrokkenen.

In de toekomst, nu het aantal officieren der mariniers steeds vermindert en door plaatsing van zeeofficieren bij dat korps in het te kort moet worden voorzien, zal men er wellicht meer dan tot heden toe over moeten gaan, om officieren aan den wal te plaatsen, en zal men dan wellicht niet altijd kunnen beschikken over hen die dat gaarne wenschen, of die de groote vermindering in bezoldiging, die daaraan verbonden is, zullen kunnen dragen.

Wij spreken ten slotte de hoop uit, dat zeer spoedig moge blijken, dat ons artikel iets heeft kunnen bijdragen tot het verkrijgen van een billijker tractements-regeling voor de aan wal geplaatste officieren, overeenstemmende met de goede grondbeginselen, bij de begrooting van 1901 vastgesteld.

X.

UIT DE PERS.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" (begin October).

De stelling van Den Helder. Bij de behandeling van de oorlogsbegrooting voor 1906, in de Eerste Kamer der Staten-Generaal, had in de afdeelingen een der leden verklaard, dat tegenover de moderne oorlogsschepen, open kustbatterijen ten eenenmale ongeschikt zijn, om de haar toegedachte taak te vervullen, een mededeeling, die geen deskundige verbazen zal, doch die bij de leden der Kamer verwondering en bezorgdheid had opgewekt.

Wanneer men bedenkt, dat, het pantserfort op de Harssens uitgezonderd, in het kustfront van de stelling Den Helder uitsluitend open batterijen worden aangetroffen, dan is te begrijpen, dat onze Eerste-Kamerleden de vraag op de lippen kwam, òf dan de stelling wel aan haar doel beantwoordde, òf hare kust-

batterijen dan wel in staat zouden zijn een vijandelijke vloot den toegang tot de reede te beletten, en zoo neen, waartoe dan eigenlijk het geld diende, dat jaarlijks ten behoeve van personeel en materieel der stelling wordt uitgegeven.

In de schriftelijke gedachtenwisseling strekt de Minister eenigszins de beschermende hand over deze batterijen uit in deze woorden: „Dat de rol welke aan zulke batterijen in een toekomstigen oorlog kan worden opgedragen, minder belangrijk zal zijn dan vroeger mocht worden aangenomen, kan niet worden ontkend; toch zullen zij bij het gevecht zeer zeker nog kunnen medewerken, om de nadering van een vijandelijke vloot te bemoeilijken." Heel veel verwachting heeft de Minister klaarblijkelijk dus ook niet van die open batterijen. „Ze zullen kunnen medewerken om de nadering van een vijandelijke vloot te bemoeilijken"; nu ja, dat kan een enkel kanon ook, dat ergens in het duin staat, maar zullen zij een ernstige hinderpaal zijn op den weg, dien een vloot moet doorloopen, om een reede te bereiken?

De Minister weet beter dan wij, dat deze vraag zoo beslist mogelijk ontkennend moet worden beantwoord en dat een paar moderne slagschepen voldoende zouden zijn om het geheele kustfront buiten gevecht te stellen. En dit is ook daaraan toe te schrijven, dat de bewapening geheel onvoldoende is. Snelvuurgeschut van zwaar kaliber ontbreekt ten eenenmale, evenals krombaangeschut, waarmede het dek, als zijnde het gevoeligste deel van het pantserschip, door verticaal vuur getroffen zou kunnen worden. Er staan zoo waar nog kanonnen in batterij, en kanonnen, waaraan bij de verdediging een bepaalde rol is toegedacht, waarvan de naam alleen bij elken artillerist een glimlach op de lippen roept, als men beweert met hun vuur het moderne slagschip te kunnen tegenhouden.

En men meene niet, dat deze ongelukkige toestand van de stelling in het buitenland onbekend is. Wij wijzen slechts op het werk „Der Zusammenbruch der alten Welt" door SEESTERN, waarin een denkbeeldige oorlog wordt beschreven, in 1906 gevoerd. In dit werk wordt slechts in enkele regels gesproken over de Hollandsche vloot, die op de reede van Texel door de Engelsche vernietigd (eigenlijk staat er geworgd) wordt en waarin van het vuur van de kustbatterijen niet eens gesproken wordt.

De Minister van Oorlog verklaarde verder, dat een herziening en aanvulling der defensiemiddelen aan de zeezijde in studie was.

Zijn wij wel onderricht, dan heeft de met dit onderzoek belaste commissie hare taak volbracht, en is zij tot het besluit gekomen, dat schatten noodig zullen zijn, wil men het kustfront in staat stellen met hoop op goed gevolg den strijd tegen een moderne oorlogsvloot aan te binden. Men noemt zelf een bedrag van 17 millioen gulden, en zonder dat wij eenigszins voor de juistheid van dit cijfer kunnen of durven instaan, is het toch buiten kijf, dat groote sommen geld noodig zullen zijn, daar het kustfront geheel nieuw opgebouwd en bewapend zal moeten

worden. Wil men dit niet, dan is het beter de geheele stelling op te heffen; in den toestand waarin zij nu verkeert is zij niet alleen niets waard, doch zelfs schadelijk, omdat zij een eventueelen vijand de kans geeft op een gemakkelijke, voor hem misschien zelfs bloedelooze overwinning.

Bij bovenstaande beschouwingen lieten wij onze vloot buiten rekening, in de eerste plaats omdat wij uit de ingediende Marine-begrooting vernamen, dat, na gehouden overleg tusschen de Ministers van Oorlog en Marine, omtrent de beginselen ten aanzien van de rechtstreeksche verdediging onzer havens en zeegaten is vastgesteld, dat op de medewerking van het marinegeschut in beginsel niet mag worden gerekend.

Hoewel wij later lezen, dat, wanneer de vijand tot een doorgezetten aanval op een of meer havens of zeegaten mocht overgaan, de pantserschepen en torpedobooten krachtig kunnen en moeten optreden tot steun der kustversterkingen bij de verdediging, blijkt toch duidelijk uit het hierboven aangehaalde beginsel, dat, om de vijandelijke schepen op behoorlijken afstand te houden, in de eerste plaats wordt gerekend op het vuur der kustbatterijen, en hiermede wordt aan die kustbatterijen een rol toegedeeld, die zij in hunnen tegenwoordigen staat onmogelijk naar behooren kunnen vervullen.

In de tweede plaats kunnen onze oorlogsvaartuigen er niet aan denken om de drijvende kolossen der groote mogendheden in de open zee aan te vallen en aldus van onze kusten af te houden, zoodat wij moeten aannemen, dat de kustverdediging geheel op de schouders van de landmacht zal rusten, al houden wij ons er van verzekerd, dat het moreel onzer zeelieden zóó hoog staat, dat zij, waar 't het afslaan van een aanval betreft, niet zullen schromen het leven in te zetten, den zeeheld gedachtig, wiens naam aan ons jongste pantserschip gegeven is.

Grenst het nu niet aan spotternij, wanneer wij lezen, als gevolg van een tusschen de Ministers van Marine en van Oorlog gepleegd overleg, dat op eenige punten verbetering noodig is in de inrichting der kustversterkingen, opdat de landmacht hare taak naar behooren zal kunnen volbrengen? En wat te denken van een zuinigheid, die maakt, dat aan het departement van oorlog onderzocht wordt, of het bij de marine vrijkomend zwaar geschut kan worden gebruikt tot betere bewapening der kustversterkingen?

Me dunkt, dat hier in de eerste plaats de vraag dient te worden gesteld: waarom komt dit geschut bij de marine vrij? Waarschijnlijk omdat het niet meer voldoet aan de eischen, die op het huidige standpunt der techniek aan de zware scheepsartillerie worden gesteld. Is deze onderstelling juist, dan volgt daaruit als van zelf de vraag: verdient het aanbeveling om met deze kanonnen onze kustbatterijen te bewapenen? Zeker, ze zijn allicht beter dan degenen, die er nu in batterijen staan; maar de vraag is: kunnen zij met hoop op goed gevolg den strijd aanvaarden tegen de vuurmonden van de moderne oorlogs-

schepen? Het antwoord op deze vraag kan niet anders luiden dan ontkennend; want waarom zou de Marine ze anders aan de landmacht willen afstaan? En dan vragen wij, of het als uitvloeisel van een logischen gedachtengang kan worden beschouwd, dat aan het op den wal opgestelde zware geschut, waardoor de artilleristische verdediging in hoofdzaak moet worden gevoerd, minder eischen worden gesteld dan aan het marinegeschut, op welks medewerking in beginsel niet mag worden gerekend. En wanneer ook deze vraag niet anders dan ontkennend kan worden beantwoord, dan is het geheele voornemen veroordeeld om minderwaardig scheepsgeschut op onze kustbatterijen te plaatsen, en zoude het onverantwoordelijk en in lijnrechten strijd met met een goed financieel beheer zijn, om aan zulk een verwapening nog geld te besteden.

Wij begrijpen best, dat de Ministers er tegen opzien om zulke groote sommen aan te vragen als noodig blijken te zijn om het kustfront van de stelling Den Helder naar behooren in te richten en te bewapenen; maar met huismiddeltjes komt men er niet; al zijn zij nog zoo goedkoop, toch moet men ze duur noemen, want het daaraan te besteden geld kan gerust als weggeworpen worden afgeschreven. Wil men het kustfront (het landfront laten wij nu maar buiten beschouwing) in volkomen gevechtsvaardigen toestand brengen, dan zijn schatten noodig.

Maar nu willen wij de zaak eens uit een ander oogpunt beschouwen en de vraag stellen, of de stelling, zooals ze daar ligt, noodig is, en of onze weerkracht er eenigszins door zoude worden geschaad, als de geheele stelling werd opgeheven, en slechts een paar pantserforten, maar dan ook voorzien van de beste pantsering en het beste geschut, hiervoor in de plaats kwamen.

Wat is het doel van de stelling? Naar onze meening: bescherming van de marine-etablissementen en van de toegangen tot de reede en de Zuiderzee. Zou men nu niet kunnen volstaan met den bouw van een pantserfort op den Texelschen wal, ongeveer 2000 M. ten noorden van het fort op De Harssens? Met een behoorlijk gebruik van drijvende mijnen zou een verblijf op de reede, voor een vijandelijke vloot, aangenomen dat zij de reede kon bereiken, niet wel mogelijk zijn.

Wij zouden dus het Schulpengat niet willen verdedigen; maar in Breewijd en Helsdeur vindt de vijand drijvende mijnen en komt hij onder het vuur der beide pantserforten. Onze marinevaartuigen denken wij ons achter de lijn, die de beide forten vereenigt, om dáár en dàn op te treden waar zulks mogelijk is, doch voornamelijk waken zij tegen het doordringen van kleinere schepen in de Zuiderzee, en hiervoor zijn zij toch wel berekend.

Wanneer het ons gelukt de vijandelijke vloot op pl. m. 5 K.M. van de forten te houden, dan kan zij, de reede niet bereikt hebbende, moeilijk de marinewerf onder vuur nemen; maar zou

het geen overweging verdienen om hare verdediging niet te beschouwen als de voornaamste reden van het bestaan der stelling en deze vooral te zoeken in het bewaken van den toegang tot de Zuiderzee in verband met de veiligheid van het kustfront der stelling van Amsterdam? En hiervoor zijn, naar onze meening, twee pantserforten samenwerkende met de vloot voldoende.

De tijden zijn voorbij, dat aan de reede van Texel en het Noordhollandsche kanaal groote waarde moest worden toegekend; maar bovendien heeft de geschiedenis van het beleg en den val van Port-Arthur ons geleerd, dat kustbatterijen, die aan de landzijde kunnen worden ingesloten door de landmacht en aan de zeezijde door een vloot, die de onze het uitloopen belet, ten ondergang zijn opgeschreven. Dit lot zoude Den Helder niet kunnen ontgaan, ook bij geheel naar den eisch des tijds ingerichte en bewapende kustbatterijen.

Wordt de zoo hoog noodige herziening der vestingwet ter hand genomen, dan verdient het ernstige overweging om de stelling Den Helder op te heffen en alleen den toegang tot de Zuiderzee te verdedigen, waartoe ons een tweede pantserfort noodig toeschijnt.

Wil men, om ons onbekende redenen, de stelling behouden, dan moet diep in den zak worden getast. De nu in uitzicht gestelde verwapening beduidt niets en komt ons voor als een zwakke poging der regeering om te doen gelooven, dat zij met weinig geld een verbetering van beteekenis kan aanbrengen.

„De Tijd", Zaterdag 13 October.

Marinebegrooting 1907. De Memorie van Toelichting bij het VIde Hoofdstuk der Staatsbegrooting begint aldus: „Konde bij de indiening der marinebegrooting voor het loopende jaar door ondergeteekende (den Minister van Marine) nog niet worden overgegaan tot eene volledige uiteenzetting zijner denkbeelden omtrent de samenstelling der vloot en de organisatie der zeemacht, hoofdzakelijk wegens den korten tijd, sedert zijn optreden verloopen, — thans meent hij zoodanige uiteenzetting niet te mogen achterwege laten". — Wellicht is het aan deze „uiteenzetting" te wijten, dat deze begrooting een vrij wat prettiger indruk maakt dan die van 1906.

Hoewel we volstrekt niet alles kunnen beamen, wat in deze begrooting is vervat, zijn er toch verscheidene punten, die ten volle waardeering en toejuiching verdienen.

Allereerst zij met voldoening gewezen op de overeenstemming, die tusschen „Marine" en „Oorlog" schijnt verkregen, wat betreft het zware, bij de marine vrijkomende geschut. Zooals men weet, zijn onze monitors — uitgezonderd misschien „Reinier Claeszen" — en onze kanonneerbooten geheel uit den tijd. Luttel zijn de diensten, die deze vaartuigen in tijd van oorlog kunnen bewijzen. Echter voeren zij toch nog zeer bruikbaar geschut, hetwelk wel niet modern, maar toch veel beter is dan

het geschut, dat bij onze kustversterkingen, strandbatterijen enz. in gebruik is. Zoo zijn de 28 cM. No. 2 kns der marine 275 pCt. meer waard dan de ijzeren kanonnen van 24 cM.; en 95 pCt. meer dan de kanonnen van 24 cM. L. 25, die nog als kustgeschut worden gebruikt. Thans is — zoo lezen wij in de Memorie van Toelichting — „een onderzoek aanhangig, in hoever van het bij de marine vrijkomend zware geschut kan worden gebruik gemaakt ter betere bewapening der kustversterkingen". — Uitmuntend! mits dit aanhangige onderzoek niet te lang worde gerekt, niet te lang dure, en deze vervanging van het verouderde kustgeschut — waarvoor reeds gepleit is in de vergadering van 24 Februari der Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap — spoedig worde een voldongen feit.

Ook het besluit des Ministers, om geen klein model torpedobooten meer aan te bouwen, is zeer gelukkig. Minister Cohen Stuart wil zich tot de „Ophir's" bepalen en aan de veertien reeds bestaande torpedobooten van dit uitmuntend type van 140 ton nog zestien dergelijke vaartuigen toevoegen. Zeer te betreuren is het echter, dat eerst in 1911 met den verderen aanbouw dezer hoogzee-torpedobooten zal worden aangevangen. De „Ophir's" immers voldoen buitengewoon; ook bij tamelijk woelige zee houden zij zich zeer goed, en het zijn juist d e z e torpedobooten, die bij de verdediging onzer kusten van onberekenbaar nut kunnen zijn, mits.... zij in voldoend aantal aanwezig zijn. Twee of drie torpedobooten beteekenen weinig of niets; minstens een zestal behooren op bepaalde punten te zijn gestationneerd.

Verscheidene malen geeft de Minister in deze begrooting blijk, dat hij in het laatste jaar van zienswijze is veranderd, en dat, vooral in zijne meening over „Indische marinezaken" een algeheele omkeer gekomen is.

1. Zijne Exellentie behoorde weleer tot degenen, die voor Indië de aanschaffing bepleitten van pantserdekschepen type „Holland", en was van deze kruisers zelfs den 4en Maart 1904 nog niet afkeerig. In deze begrooting wordt echter onomwonden erkend, dat zij „in de practijk tot teleurstelling hebben geleid", dat „dit zevental (zes „Holland's" en de „Wilhelmina") onder onze maritieme strijdkrachten niet langer op den voorgrond behoort te staan" en „in hunne vervanging door krachtige schepen zoo mogelijk spoedig dient te worden voorzien" —

2. Oordeelde de Minister in 1904 voor iedere divisie van zes torpedobooten een depôt-schip bepaald noodzakelijk; in deze begrooting is van „noodzakelijk" geen sprake meer. Er wordt reeds geaarzeld tusschen depôtschepen en het kiezen van eenige geschikte punten voor het vestigen eener vaste basis aan den wal. De veronderstelling, dat die aarzeling de voorbode zal zijn van het definitief opgeven der depôtschepen, zal wel niet gewaagd zijn. Beter ten halve gekeerd, dan ten heele gedwaald!

3. Heugelijk en verrassend is 's Ministers veranderde denk-

wijze omtrent het torpedomaterieel in Indië! In 1904 werden door den kapitein-luitenant-ter-zee W. J. COHEN STUART in Indië noodig geacht, behalve de zes reeds bestaande torpedobooten te Soerabaya, drie divisiën torpedobooten. Iedere divisie zou bestaan uit zes torpedobooten type „Ophir", met een depôtschip, een drijvend dokje en twee laad-prauwen. De tegenwoordige Minister gruwde toen van grootere torpedojagers of torpedokruisers. „Tupy" was „niets anders dan een zeer misdeeld kleiner zusje van een kruiser — of een onhandige, kreupele groote broer van een torpedoboot". In deze begrooting acht de Minister voor Indië noodig .... zes torpedo-jagers. Uit de diensten, die deze torpedojagers of torpedo-vernielers zullen hebben te bewijzen moet worden opgemaakt, dat de Ministers groote torpedo-jagers of kleine torpedo kruisers bedoelt, m. a. w.: „Tupy's". De Minister immers stelt aan zijn torpedo-jagers de volgende eischen: „Zij moeten in staat zijn, op te treden tegen de vijandelijke torpedojagers", dus: zij moeten beter bewapend zijn dan deze. Zij moeten op grooteren afstand van de kust kunnen optreden, dus: zij moeten plaats hebben voor een voldoenden kolenvoorraad; zij moeten kunnen optreden bij meer bewogen zee, dus: hunne afmetingen mogen niet te klein zijn; zij moeten verkenningsdiensten kunnen verrichten, dus: zij moeten over een flinke snelheid kunnen beschikken. Welnu, vereenig de zoo juist opgenoemde hoedanigheden, wat betreft de snelheid, bewapening, afmetingen enz. in één schip en .... daar is een Tupy.

Dit veranderen van meening kan echter den Minisier volstrekt niet als verwijt worden aangerekend. Het is integendeel verblijdend, dat een kundig hoofdofficier der marine van een tegenstander der grootere torpedo-jagers in Indië, een voorstander als Minister geworden is.

Welke zijn nu de schepen, die de Minister voor de verdediging van ons Vaderland en van onze Koloniën noodzakelijk acht?

a. Zijne Exellentie wil bestemmen voor de verdediging van het Vaderland:

vier pantserschepen,
drie kanonneerbooten voor de Zuiderzee,
drie kanonneerbooten voor de beneden rivieren,
vier onderzeebooten,
dertig torpedobooten.

Hierop zij bemerkt, dat wij in hoofdzaak geheel met den Minister medegaan, hoewel wij voor de zes kanonneerbooten niet veel voelen, en, ook nà 's Ministers betoog, van hunne noodzakelijkheid volstrekt niet zijn overtuigd.

Feitelijk zijn de pantserschepen reeds aanwezig, want, de pantserschepen „Koningin Regentes", „De Ruyter", „Hertog Hendrik", „Tromp", zouden veel beter voor ons vaderland dan voor Indië zijn te gebruiken. Deze pantserschepen zouden (met

de „Heemskerk") „in oorlogstijd een mobiele divisie vormen, welke de stelling Den Helder tot operatie-basis heeft. Zoo noodig (en noodig is het) worden haar torpedobooten toegevoegd." Vandaar dan ook, dat thans niet zoozeer aan de verdediging van ons vaderland, als wel aan de verdediging onzer koloniën aandacht moet worden gewijd. Indien op krachtige wijze de aanbouw wordt ter hand genomen van schepen, die voor Indië geëigend zijn, dan komen van zelf de pantserschepen voor ons vaderland vrij. *In geen geval dus aanbouw van een schip van 5000 ton*, zooals de Minister voorstelt. Daarenboven zijn de veranderingen, die hij op een nieuwe „Heemskerck" wil aanbrengen volstrekt geen verbeteringen. Als er iets verbeterd en verzwaard moet worden, dan is dit het zwaar geschut. Wil de Minister de 2 middenste 15 cM. kns. van de „Heemskerck" doen vervallen, dan zou die gewichtsbesparing dienen te worden benut om het zwaar, niet om het licht geschut te versterken.

b. Voor dienst in de Koloniën:
Vier pantserschepen van 5000 ton
Vier „ „ 7000 „
Zes torpedoboot-vernielers
Vijftien torpedobooten.

Reeds meerdere malen hebben wij vroeger gepoogd uitvoerig te bewijzen, dat wij in Indië aan andere schepen dan aan „Regentessen" behoefte hebben, en daarom zouden wij dan ook in plaats van de acht door den Minister voorgestelde pantserschepen van twee typen, slechts zes schepen van één type willen gebouwd zien! Hoe rijmt zich ook het voorstel des Ministers met zijn eigen categorische uitspraak en zijn bekende lezing van 4 Maart 1904, „dat het voor ons van groot belang is, bij nieuwen aanbouw tot 7000 à 8000 ton waterverplaatsing op te klimmen."

Een schip van pl. m. 7000 ton, zal wel breeder zijn dan 15 meter en dus de Oosterdoksluis niet kunnen doorvaren; maar mag de breedte eener sluis oorzaak zijn, dat met gewichtige landsbelangen een roekeloos spel wordt gedreven? Hoe lang moet die ellendige toestand nog voortduren, dat bij den aanbouw van schepen meer op de breedte van een sluis dan op de belangen der landsverdediging wordt gelet?

Waarom is er een „Regentes" in West-Indië noodig, en moet een dusdanig duur pantserschip benut worden voor reizen tusschen Indië en Nederland?

Alles te samenvattend: de Minister heeft, wat het torpedomaterieel betreft, een krachtigen stoot gegeven aan de verdediging van ons vaderland en onze koloniën, maar het is te betreuren, dat hij bij den aanbouw niet meer spoed betracht. Een uitmuntend werk heeft hij gedaan door voor te stellen aanbouw van schepen van 7000 ton voor Indië, waarbij aan bescherming, bewapening en snelheid de hoogste eischen zullen worden gesteld, maar het is te betreuren, dat hij den aanbouw van zulk

een schip van zeven millioen aan zijn opvolger schijnt te willen overlaten.

In geen geval aanbouw van een schip van 5000 ton!

Duivendrecht. F. J. H. EVERS.

„Handelsblad", Vrijdag 26 October.

Een pantservloot? De Memorie van Toelichting tot de Marinebegrooting voor het jaar 1907 bevat de „volledige uiteenzetting" van de denkbeelden van den Minister van Marine omtrent de samenstelling der vloot en de organisatie der zeemacht".

Daar dergelijke „volledige uiteenzettingen" van Ministers van Marine vaak aan zeer groote onvolledigheid leden, mogen wij er zeker de aandacht op vestigen, dat de huidige Minister op heldere en bondige wijze zijn denkbeelden en wenschen duidelijk maakt.

De Minister oppert een achttal beginselen, welke hij na „overleg" met de bekende commissie in zaken samenwerking van land- en zeemacht gesteld heeft. De wenschen van die commissie konden echter niet geheel in die „beginselen" worden neergelegd, aangezien die commissie blijkbaar te weinig rekening hield met de belangen van 's Rijks schatkist.

Wij kunnen de hoofdzaak van die beginselen aldus samentrekken:

De verdediging van onze havens en zeegaten moet geschieden door kustbatterijen en torpedo-versperringen, daarbij slechts zoo noodig geholpen door marine-vaartuigen „die niet voor optreden in volle zee geschikt zijn" en door torpedobooten klein model.

De marine moet verder „helpen voorzien in de bewaking der plassen en accessen" (aan de landzijde), in de verdediging der Zuiderzee en der beneden-rivieren, doch nieuwe riviervaartuigen voor de boven-rivieren zullen niet worden gebouwd daar zij het geld niet waard zijn.

De dienst der torpedo-versperringen zal „gelet op de omstandigheid dat zoowel goede redenen zijn aan te voeren om dien dienst te brengen onder het Departement van Oorlog als onder dat van marine en rekening houdende met het feit dat het Departement van Oorlog beschikt over een korps torpedisten, dat uitstekend voor zijn taak berekend is", als vroeger door militairen van de landmacht worden verricht. (De redenen waarom deze dienst, die vooral in tijden van oorlog veel zeemanschap vereischt, door zeelieden verricht behoort te worden, zijn reeds vaak in ons blad vermeld. De redenen die daartegen pleiten zijn ons onbekend.) „De zaak is evenwel in studie".

Het voornaamste beginsel hebben wij tot het laatst bewaard:

„Een divisie van gepantserd materieel, zoomede zeegaande torpedobooten behooren beschikbaar te zijn tot het optreden buitengaats. Door het tactisch-offensief optreden van dit materieel wordt de landsverdediging in hooge mate gebaat, omdat

daardoor eene landing op onze kust, dan wel eene blokkade onzer havens, den inzet van 's vijands zijde van meer belangrijke strijdmiddelen noodzakelijk en alzoo eene dergelijke operatie minder gemakkelijk uitvoerbaar maakt. Dit materieel zal bovendien in actie komen bij uitvoering der maatregelen tot handhaving der neutraliteit".

Wij meenen dat dit een zeer belangrijke verklaring van den Minister van Marine is. Behalve de zuivere verdediging van de zeegaten en havens moet een vloot beschikbaar zijn voor offensief optreden buitengaats. En diezelfde schepen behoeven niet weder in het bijzonder voor kustverdediging geschikt gemaakt te worden. Men voelt hier grond onder de voeten en met belangstelling kan men volgen hoe de Minister in het komende tijdperk de som van drie en een half millioen — steeds ongeveer als het maximum beschouwd, dat onze volksvertegenwoordiging jaarlijks aan nieuw materieel zou willen offeren — wil besteden voor de kustverdediging, voor die pantserdivisie en voor de verdediging van Indië.

Een moeilijke taak voor den Minister van Marine!

De ontwerper van die pantserdivisie moet rekening houden met het feit, dat de naties waartegen wij ons wapenen, in één jaar meerdere schepen bouwen, die elk voor zich zes à zeven malen ons maximum offer van drie en een half millioen gulden kosten.

De Minister nu denkt zich dat onze vloot in Nederland zou moeten groeien tot:

vier pantserschepen van 5000 ton, type „Jacob van Heemskerck", en dertig torpedobooten.

Onze Indische vloot zou dan tegen het jaar 1923 moeten bestaan uit vier pantserschepen van 7000 ton, vier pantserschepen type „Koningin Regentes", 15 torpedobooten en 6 torpedoboot-vernielers.

Het is dus duidelijk dat, niettegenstaande de eigenlijke ouderwetsche kustverdedigers niet meer in het plan van aanbouw van den Minister van Marine voorkomen, toch gemeend wordt dat „de gesteldheid der zeegaten" niet toelaat pantserschepen te bouwen van een krachtiger type dan het type van... kustverdediger.

Het is waar, de schepen nemen geleidelijk in tonnenmaat toe. Tien jaren geleden maten onze grootste schepen 3000 ton, thans hebben wij een „Heemskerck van 5000 ton en de Minister hoopt over een paar jaren schepen van 7000 ton naar Indië te zenden. Maar wanneer wij zien welk een waarde de Minister van Marine hecht aan de schepen gebouwd door zijn voorgangers, die een minimum grootte aan een bruikbare strijdbaarheid wilden paren, dan mogen wij wel vragen: is het wel noodig de grootte van onze schepen door iets anders te doen beperken dan door onze geringe financieele draagkracht? In zeer sobere termen

somt de Minister de fouten op èn van de drie pantserschepen type „Kortenaer" wier geschut reeds bij den bouw niet tot het nieuwste model behoorde — die lang voor hun theoretische 20 levensjaren verstreken zijn vervangen behooren te worden — èn van de zeven Indische pantserdekschepen, waarvan de jongste eerst 5 jaren geleden voor het eerst in dienst kwam.

Het stemt treurig dat de Minister, sprekende van schepen, zóó kort geleden gebouwd in een land waar met de gelden voor aanbouw gewoekerd behoort te worden, moet verklaren dat wegens te lichte bewapening, geheel onvoldoende bescherming en teleurstellende snelheid zij „niet meer op den voorgrond behooren te staan onder onze maritieme strijdkrachten en zoo spoedig mogelijk vervangen behooren te worden". Het is maar gelukkig dat wij niet in den tijd leven, toen personen, verantwoordelijk voor het op dergelijke wijze letterlijk in het water werpen van gelden bestemd tot verzekering van de veiligheid en vrede van het dierbare vaderland, van hoogverraad beschuldigd zouden zijn geworden!

Het zal den Minister, die wijzen moet op het feit dat voorgangers zulke fouten begaan hebben, niet gemakkelijk zijn de volksvertegenwoordiging tot groote uitgaven te overreden.

De opmerking ligt immers zoo voor de hand: die fraaie schepen, die het land zoovele millioenen hebben gekost en waarover in Bijlagen en Handelingen zoo ontelbaar vele kolommen zijn volgeredeneerd, zullen nu als geheel waardeloos worden op zij gezet omdat het onmogelijk is gebleken dergelijke kleine schepen aan redelijke eischen van bescherming, bewapening en snelheid te laten voldoen. Wie zegt ons dat over een zestal jaren niet hetzelfde gedaan zal worden met deze schepen, wèl dubbel zoo groot als hun voorgangers, maar viermaal zoo klein als mogelijke tegenstanders?

Daar het zeker is dat voor hetzelfde geld belangrijk meer offensieve en defensieve kracht wordt gekregen door dit in groote schepen dan door het in kleine schepen te beleggen.... daar het even vast staat dat de „bedrijfskosten" van een groot schip betrekkelijk veel kleiner zijn, daar in verhouding een kleinere bemanning noodig is, zal het den Minister niet gemakkelijk vallen deze vraag bevredigend te beantwoorden.

De Minister heeft in de Memorie van Toelichting de reden genoemd, waarom voor onze Nederlandsche „tactisch offensieve" pantservloot de maximum grootte der eenheden op 5000 ton is gesteld.

Zijne Excellentie acht zich nog steeds gebonden door de diepte van de haven van Nieuwediep, waar de operatiebasis van de vloot moet zijn. Nu komt het ons voor dat de bezwaren opgenoemd tegen een onzer beide diepe havens, IJmuiden of de Maas als operatiebasis voor onze pantservloot van enkele schepen niet zoo overwegend zijn. „De beide genoemde havens bieden geen ruimte aan voor meer dan enkele schepen tegelijk en dus

geen toevlucht aan eene vloot; de nauwe toegang biedt de gelegenheid eenmaal binnengeloopen schepen in de haven op te sluiten". Het eerste dier argumenten kan alleen bedoeld zijn om de „geringe waarde" van de havens voor groote buitenlandsche vloten aan te toonen (de monden van den Rijn kunnen nog andere waarde hebben dan alleen als bergplaats voor een oorlogsvloot!) daar voor een half dozijn pantserschepen nog wel plaats te vinden is! En het tweede argument kan ons niet erg overtuigen. De havens van Santiago de Cuba en Port Arthur waren afgesloten niet omdat zij zulke nauwe toegangen hadden, doch omdat er een vloot voor lag belangrijk sterker dan de opgeslotene vloot. Het zal een sterkere buitenlandsche vloot werkelijk zoo moeilijk niet vallen in dezen draadloostelegrapheerenden tijd om de vier „Heemskercken" op de reede van Texel te houden.

Nu de Minister de stelling heeft laten varen dat de pantserscheepjes onzer vloot noodzakelijk zijn voor datgene, waarvoor zeker de groote meerderheid van ons volk geld wil geven: de onmiddelijke verdediging van onze havens en zeegaten, zal hij de overtuiging moeten wekken dat:

1°. Een tactisch-offensief optreden van een divisie gepantserd materieel met zeegaande torpedobooten noodzakelijk is.

2°. Een gepantserde divisie van vier schepen van 5000 ton kan optreden op de wijze als door den Minister bedoeld, tegen vijanden als verwacht kunnen worden.

Wij hopen en gelooven dat het den Minister gelukken zal op het eerste punt de talrijke te verwachten twijfelaars te overtuigen. Doch wat het tweede punt betreft moeten wij erkennen zelven tot de ongeloovigen te behooren.

Wij hebben vroeger reeds als onze meening uitgesproken, dat het ons land niet mogelijk is èn in de Aziatische bezittingen èn in Nederland een pantservloot te handhaven, die op het verloop van eenigen oorlog met een Europeesche mogendheid een noemenswaardigen invloed kan uitoefenen. De Minister zegt in de M. v. T.:

„Zooals reeds hierboven werd opgemerkt, heeft de zeemacht zoowel in de koloniën als ten opzichte van het Rijk in Europa haar taak bij de verdediging te vervullen, waardoor verdeeling harer krachten onvermijdelijk is, terwijl niet dan in zeer buitengewone omstandigheden op versterking der in de koloniën aanwezige weermiddelen, na het intreden van den oorlogstoestand, zoude kunnen worden gerekend".

Wij meenen dat hier tegen wel iets kan worden aangevoerd. Ten eerste wordt Indië tegen de vijanden die daar volgens de M. v. T. verwacht zouden kunnen worden, d. z. Japan en Amerika, zóó onvoldoende verdedigd dat de „taak" der marine al te spoedig zou zijn afgeloopen. Ten tweede behoeft men de schepen niet na het uitbreken van den krijg naar Indië te zenden doch kan men bij het dreigen van gevaar de pantservloot naar het Oosten zenden. Werkelijk, er zijn niet veel oorlogen geweest

in dezen tijd van dagbladen en telegraphie, die niet maanden van te voren hun schaduw vooruitgeworpen hebben. En de Russisch-Japansche oorlog toonde aan hoe vóór en tijdens den oorlog geheele pantservloten van de zooveel verdere Oostzee naar de zooveel verdere Japansche wateren konden worden gebracht.

Mocht er oorlog komen met een Europeeschen staat, die ook in de Aziatische wateren een vloot heeft, dan mogen wij ons wèl afvragen wat meer kans heeft ons het bezit van de Indische bezittingen te verzekeren: een tweetal vloten van kleinere schepen die stuk voor stuk geen eenigszins te duchten tegenstanders zijn of een vloot van een half dozijn tamelijk krachtige pantserschepen, die niet zonder ernstigen en gevaarvollen strijd vernietigd kunnen worden en die bij mogelijke Europeesche verwikkelingen een te duchten versterking van elke vloot zouden vormen.

Wij laten hier nog in het midden hoeveel gemakkelijker het zou zijn een goed geoefend en bekwaam personeel op zulk een vloot te krijgen.

De vraag is niet of het beter zou zijn èn in Oost-Indië, èn in Nederland een vloot te hebben in staat de verdediging te voeren tegen elken te verwachten vijand.

De vraag is slechts: Zullen in eenigen strijd ter zee ons een tweetal vloten in Azië en Nederland meer kracht geven dan een geconcentreerde vloot ter plaatse, waar onze regeering die (onverdeelde) vloot vóór het uitbreken der vijandelijkheden had gedirigeerd?

Wij hebben hier slechts één enkel hoofdpunt van de Marinebegrooting besproken. Doch een hoofdpunt van overwegend belang. Hoezeer wij overtuigd zijn van het dringende belang voor onze landsverdediging van gepantserde schepen, die ook buitengaats kunnen optreden, hoezeer wij overdreven achten de zwartgallige beschouwingen die vele deskundigen ten beste geven om aan te toonen dat onze pantserschepen alle gevechtswaarde missen, twijfelen wij zeer of wij onze stem zouden durven geven aan het uitgeven van nieuwe millioenen voor een klein en dus onvoldoende beschermd en bewapend pantserschip.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der Ned. schepen.

Hr. Ms. „Friesland" vertrok 2 Oct. van Nieuwediep naar Algiers, arriveerde daar den 10en, vertrok den 12en, kwam den 14en te Port Mahon aan, vertoefde daar tot den 23en, kwam 25 Oct. te Valencia aan, vertrok weder den 30en, kwam 1 Nov. te Alicante aan en vertrok vandaar 6 Nov.

Hr. Ms. „Kortenaer" vertrok 2 Oct. van Suriname naar Curaçao en kwam daar den 10en Oct. aan.

Artillerie.

Amerika.

Als vervolg op de opgave van proefschoten met het **6 inch Brown's Segmentdraad kanon** van blz. 726, jaargang '04—'05[1]), geven we hier de serie schoten van 27 Augustus l.l., voorkomende in het „Army and Navy Journal", welke serie de schoten 89 tot 99 omvat van af het begin der proefnemingen.

Nummer v. 't schot.	Lading in lbs.	Gewicht in K.G.	Druk in lbs. per □".	K.G. per cM².	Aanvangssnelheid	
					in ft. sec.	in M. sec.
1	75	34	50.101	3526,48	3514	1071
2	74.5	33.8	51.838	3648,75	3519	1072.5
3	74	33.5	52.461	3692,59	3546	1081
4	73	33.1	48.672	3425,90	3470	1057.5
5	75.25	34.1	52.019	3661,49	3529	1075.5
6	76.5	34.7	54.064	3805,43	3614	1101.5
7	78.5	35.6	58.166	4094,16	3670	1118.5
8	80	36.3	58.843	4141,82	3740	1140
9	81.5	36.9	59.714	4203,11	3689	1124.5
10	84	38.1	64.483	4538,80	3723	1134.5

De schoten werden gedaan met ladingen rookvrij kruit en stalen pantserprojectielen met kap werden gebezigd van 106 lbs. (= 48.08 K.G.); het kanon werd beproefd tegen een Crozier-draadkanon, welk kanon reeds 66 schoten van een proefserie

---

1) Zie ok blz. 49 van den loopenden jaargang.

van honderd gedaan had. Nu reeds toonen beide kanonnen volgens de proefnemingeu boven alle bestaande 15 cM. kanonnen van draadconstructie te staan.

Een **zelfregistreerende geweerschijf**, in principe en wezen bijzonder veel overeenkomst vertoonende met de in het Marineblad jaargang 1906—'07, aflevering 1, blz. 26, beschrevene electrische schijf, systeem R. BREMER, wordt in het „Army and Navy Journal" genoemd en beschreven als eene uitvinding van zekeren Kolonel G. A. PETERS te Toronto, Canada.

Frankrijk.

Naast het in den handel gebrachte projectiel van den 1e luitenant P. D. v. ESSEN, zie jaargang 1905/06, blz. 146, en een door KRUPP aangenomen brisant-granaat-kartetssoort, waar de springladingkamer met bodemschokbuis aangebracht is aan het verzwaarde bodemgedeelte van het projectiel is thans volgens het „Armeeblad" sprake van de beproevingen van **een nieuw projectiel** in Frankrijk.

Dit projectiel is gelijktijdig granaat en granaatkartets. De kogeltjes zijn daarin instede van met colophonium met een explosiefstof vastgelegd, welke veel overeenkomst heeft met ammonal (ammonium nitraat en ± 20 % aluminiumpoeder). Werkt bij dit projectiel de tijdbuis, zoo springt het projectiel als een granaatkartets en de explosiefstof verbrandt, werkt echter de schokbuis, dan detoneert de explosiefstof en het projectiel werkt als brisant-granaat. („Schw. Z. f. Artillerie und Genie").

Japan.

Door den Russischen Professor Dr. SAPOSCHNIKOFF te St. Petersburg is eene scheikundige analyse gemaakt van Japansch buskruit en springladingen, afkomstig van 't oorlogsterrein.

Het „Schimose" bestaat, zooals de vaktijdschriften vaak bespraken, uit pikrinezuur, doch van fijner kristallijne structuur dan het melinite. Het bevatte 99.8 % pikrinezuur en eenige toevoegingen voor het onderzochte monster van een 8.5 cM. granaat. Het rookzwakke veldgeschutbuskruit bevatte in een lading van 530 gram (en 5 gram aanvuurlading zwart kruit), 60 % onoplosbaar en 40 % oplosbaar nitro-cellulose kruit van 11 % stikstof gehalte (in roode doorzichtige strooken van 200 × 5 × 0.7 mM.). („Deut. Offiziersblatt")

Aanbouw.

China.

Te water gelaten de kanonneerboot „Tchore-Tai", gebouwd te Kobe in Japan. Waterverpl. 552 ton, lengte 61 M., breedte 9 M., diepgang 2.50 M., bewapening 2 kns. van 12 cM., 2 à 7.6 cM. en 4 mittrailleurs. Vaart 13 mijl. Nog 5 andere zijn in aanbouw.

Duitschland.

In Bremen werd te water gelaten de groote kruiser C (11600 ton) en „Gneisenau" gedoopt. Het is een zusterschip der „Scharnhorst". Voorts bevinden zich in aanbouw twee artillerie-schoolschepen van 638 ton, de „Fuchs" en de „Delphin" en een mijnschip de „Nautilus". Vroeger werden hiervoor verouderde schepen gebruikt, doch is gebleken het goedkooper en veel beter is hiervoor nieuwe speciale schepen te bouwen.

(„Intern. Rev. ü. d. G. A. u. F.").

Engeland.

23 Juni liep van de werf van WILLIAM BEARDMORE and Co. van stapel het slagschip „Agamemnon". Alle geschut is hier opgesteld op het bovendek en bezit een buitengewoon groot schootsveld. De hooge opstelling vermeerdert de schootsverheid. Zoo bevinden zich de 15 cM. kns. der „King Edward VII" 3.88 M. boven de waterlijn, terwijl op de „Agamenmon" de minste hoogte boven water 7 Meter bedraagt.

De bewapening bestaat uit: 4 kns. van 30.5 cM., paarsgewijs in 2 barbettes, 8 kns. van 23 cM., lang 50 kal., paarsgewijs in 4 barbettes, en 2 zulke kns. ieder in een barbette, 13 kns. van 7.6 cM en twee maxims, verder 4 o.w. lanceerinr. in de breede zijde en één achter. Het lichte geschut is opgesteld op het tent-dek 3.96 M. boven het opperdek. Het gordelpantser is over de geheele lengte der vitale deelen 305 mM. en neemt naar den boeg tot 152 mM. af, naar het hek tot 101 mM. Hierboven reikt een 203 mM. dik zijpantser tot het opperdek, vóór en achter afgesloten door even dikke pantserschotten.

De „Agamemnon" loopt 18 mijl, lengte 125 M., breedte 24.22 M. en waterverplaatsing 16350 ton.

Zooals reeds gemeld werd wordt bij CAMMEL LAIRD & Co. te Birkenhead bij wijze van proef aangebouwd de torpedojager „Swift", die 36 mijl moet loopen. Het aanbesteden van den bouw van dit vaartuig leverde nog al moeilijkheden op, daar zelfs de eerste bouwfirma's voor deze hooge snelheid terug deinsden. De „Swift" wordt 105 M. lang, 10.36 M. breed bij 3.16 M. diepgang. Het schip is voorzien van turbo-machines en uitsluitend ingericht voor vloeibare brandstof. Als bewapening dienen 4 kns. à 10 cM. Bouwkosten 280000 pnd.

Ook is als proef aangebouwd de motor-torpedoboot „Yarrow-Napier", lang 18.3 M., breed 2.7 M., vaart 24 mijl, die goed voldoet.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Over de nieuwe types „Dreadnought" wordt het volgende bekend gemaakt:

Lengte 149.35 M., breedte 25 M., diepgang 8 M., waterverplaatsing 18187 ton. Bewapening 10 kns. à 30.5 cM., waarvan zes in dubbeltorens in de midscheepslijn en vier eveneens in

Aanbouw.

Natie.	Type schip.	Naam.	Water-verplaatsing.	Afmetingen.			Pantser in cM.					Bewapening.	Vaart.	Bemanning.
				Lengte.	Breedte.	Diepgang.	Gordel	Dek.	C° toren.	Geschut-toren.	Middelb. geschut.			
Engeland	pt.sch.	Agamemnon	16500	410 vt.	79.6 vt.	27 vt.	30	—	30	30	—	4 kn^s. à 30 cM. (2 barbettes), 10 à 25 cM. (6 barbettes). 23 Juni te water gel.	18	—
"	"	Lord Nelson	"	"	"	"	"	—	"	"	—	4 Sept. te water gel.	"	—
Frankrijk	"	Mirabeau	18000	146.6 M.	26.6 M.	8.4 M.	25	—	30	22 à 32	—	4 kn^s. à 30.5 cM., 12 à 24 cM., 16 à 7.5 cM., 8 à 4.7 cM., 2 o.w. lanc. inrichtingen (6 types „Mirabeau" zullen in aanbouw komen).	19	31 offic. 650 man
Noorwegen	torp.j.	—	550	69.15	7.22	—	—	—	—	—	—	6 kn^s. à 7.6 cM. Bouwkosten 1450000 kronen.	27	—
Ver. Staten v. N.-A.	pt.sch.	New Hampshire	16000	138.9	23.2	—	22.8	—	22.8	—	—	4 kn^s. à 30.5 cM., 8 à 20 cM., 12 à 18 cM., 12 à 7.6 cM., 12 à 4.7 cM., 4 o.w. lanceer-inrichtingen.	18	880

dubbeltorens in de zijde. Voorts als anti-torpedogeschut 27 kns. à 7.6 cM., 5 br. z. o.w. lanceerinr. Pantsergordel in 't midden 279, vóór 152, achter 102 mM., citadel van 279 – 203 mM., torens 279 mM., pantserdek 44 – 70 mM. Kolenvoorraad normaal 900 ton. Maximum 2700 ton. Werkingssfeer 5800 zeemijlen met economische en 3500 mijl met 18.5 mijls vaart. Maximumvaart 21 mijl. Het schip krijgt turbine machines, voor het manoeuvreeren afzonderlijk vier turbines voor achteruitslaan, en wel aan weerszijden een hooge en lagedruk machine.

Geen der waterdichte schotten heeft deuren. De gemeenschap geschiedt over het opperdek. De verblijven voor admiraal, commandant en officieren zijn niet meer achteruit, doch ter hoogte van den commandobrug. („Marine-Rundschau").

Het mijnschip „Iphigenia" is ingericht tot het opnemen van 100 strooimijnen.

Italië.

Over de in aanbouw zijnde schepen is het volgende bekend gemaakt:

De „Regina Elena" zal eind 1906, de „Vittorio Emanuele" eind 1907, de „Napoli" in den zomer van 1907 en de „Roma" eind 1908 gereed komen. De vertraging in den aanbouw is voornamelijk te wijten aan te late aflevering der pantserplaten.

De „Regina Elena" en de „Vittorio Emanuele" werden in 1901 op stapel gezet.

Japan.

De vroegere Russische kruiser „Novik" is 15 Juli gelicht.

Op de Kawasaki werf is afgeloopen de eerste van zes kanonneerbooten voor de Chileensche Regeering. Lengte 61 M., breedte 9 M., diepgang 2.5 M., waterverplaatsing 752 ton. Bewapening: 2 kns. à 12 cM., 2 à 7.6 cM. Vaart 13 mijl.

Voor de Japansche Zeemacht zijn eenige zeer kleine torpedobootjes aangebouwd, waarvan de voornaamste afmetingen zijn: lengte 17.1 M., breedte 2.85 M., diepg. 1.58 M. Waterverpl. 14.45 ton. Vaart bij de proeftochten 19.25 mijl. Aan weerszijden hebben zij een lanceerinrichting van 355 mM., bewapening een kanon van 4.7 cM. De ketel is een Yarrow-ketel.

Een meer uitgebreide beschrijving is te vinden in „Le Yacht" van 29 Sept. 1906, N°. 1490.

Torpedowezen.

Engeland.

Sedert het voorjaar is de indeeling der flottieljes van torpedobootjagers in Engeland geheel gewijzigd. Er zijn 3 flottieljes. De 1e te Portsmouth, de 2e te Sheerness, de 3e te Devonport.

Iedere flottielje bevat 10 groepen en 41 torp.jagers. De normale groep bestaat uit 4 booten, terwijl 3 groepen van iedere flottielje steeds in actieven dienst zijn. Engeland bezit dus 36 torp.jagers, welke onmiddellijk gereed zijn, inplaats van 24 bij de oude indeeling. („Le Yacht").

Proeftochten en Stoomwezen.

Amerika.

Het jaarlijksch rapport over het **beproeven der metalen** en ander materiaal, aangemaakt in het „Watertown Arsenaal" bevat eene serie beproevingen van staal met vloeibare-lucht-temperatuur.

Nadat de voorwerpen in de proefmachine geplaatst waren, werden zij afgekoeld in een vloeibaar luchtbad, waarna de samentrekking werd opgemeten en de vermeerdering der spanning opgenomen. Het staal wisselde in koolgehalte af van 0.161 % tot 1.09 %. De samentrekking was voor de verschillende soorten zoowat dezelfde, ongeveer 0.00177″ tot 0.00191″ per duim lengte. Bij een der staven nam de spanning toe van 4000 pd. per □″ tot 26800 pd. per □″.

De elasticiteitsgrens van dit staal bedraagt 80000 pd. per □″ en de verlenging 10.7 % bij de temperatuur van vloeibare lucht.

Verhit op een temperatuur van 76° F. was de elasticiteitsgrens 2800 pd. per □″ en de verlenging 29.3 %, zoodat vloeibare lucht de elasticiteitsgrens met 51 % verhoogde, terwijl de grootste sterkte verhoogd werd tot 97600 pd. per □″ of 35.6 % hooger dan bij gewone temperatuur.

Het slagschip „Georgia" bleek bij de officieele proeftochtvaart het **snelste schip zijner klasse.** Vaart 19.26 mijl, d.i. $^1/_4$ mijl meer dan bedongen was. („Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Kort geleden werden aan het departement van Marine de plannen voor ver doorgevoerde proefnemingen met **vloeibare brandstof** uitgevoerd. De monitor „Wyoming" wordt er voor ingericht. Het is niet te verwachten dat de vloeibare brandstof de steenkolen overal vervangen zal; in ver verwijderde havens is n.l. alleen steenkool te krijgen.

Duitschland.

De gepantserde kruiser „Roon", welke oponthoud bij den aanbouw gehad heeft en waarvan vorige proeftochten mislukten of onbevredigend uitvielen, heeft bij de laatste proeftochten met andere schroeven 21.17 mijl geloopen met 20625 I.P.K. gedurende zes achtereenvolgende uren. („Army and Navy Journal").

Het slagschip „Lothringen" bereikte bij den zes-uurs proef-

tocht met geforceerden trek bij 16590 I.P.K. een snelheid van 18.54 mijl. Kolenverbruik 0.839 K.G. per uur per I.P.K.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Engeland.

Bij den bouw der „Dreadnought" besloot men, volgens een nota over de begrooting 1905/1906 uitgegeven einde Juni, tot een **machinetype van turbines**, ondanks de nog aan zoodanig systeem verbonden onvolkomenheden en bezwaren, wegens de zoo belangrijke voordeelen van gewichtsbesparing, weinig bewegende deelen en dus minder kans op averijen en gemakkelijker overzicht en onderhoud, en eene kolenbesparing voor de groote snelheden. Daaruit vloeit dan ook voort winst aan ruimte voor 't plaatsen van ketels en de mogelijkheid met minder machinekamerpersoneel te kunnen volstaan, terwijl door de lager geplaatste werktuigen de beschutting ook beter te verkrijgen is. Wat betreft de beslissing omtrent snelheid had men geen moeilijkheden, doch waar het gold de manoeuvreervaardigheid had men speciale inrichtingen aan te brengen. Er waren te dien einde reeds proeven genomen tusschen de zusterschepen „Eden" en „Waveney" met de „Amethyst" en „Sapphire", waarvan van elk soort het eene schip zuigermachines, het andere turbinemachines had en waar men speciaal de aandacht gevestigd hield op vlug stoppen en 't omkeeren der bewegingsrichting der schroeven. De admiraliteit nam tevens proeven aan de inrichtingen te Haslar en kwam tot het resultaat dat men aan daartoe ingerichte turbine-machines even groote eischen van manoeuvreerbaarheid kan stellen als aan de zuigermachines. De kracht voor het stoppen en achteruitslaan der schroeven wordt aan de schroefassen medegedeeld door aan elk der vier schroefassen gekoppelde terugwerk-turbines, welke zoodanig opgesteld zijn, dat aan SB en aan BB een hooge en een lage druk-turbine voor achteruitslaan te werk staat, waardoor bij 't achteruitslaan met meer kracht en economischer gewerkt wordt dan aanboord der „Eden" en „Amethyst". Het schip bezit een kolenberging voor 2700 ton, waarmede 5800 zeemijl afgelegd kan worden, en bij 18.5 mijlsvaart nog zelfs 3500 zeemijl. Ook is rekening gehouden met den aanleg van tanks voor vloeibare brandstof, doch is het gebruik hiervan niet in aanmerking genomen bij de bovengenoemde opgave van grootste af te leggen traject.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Het **gebruik van vloeibare brandstof** is definitief vastgesteld voor torpedobooten voortaan en het plan bestaat ook de nieuw aan te bouwen schepen van inrichtingen voor deze brandstof te voorzien, hoewel de „Dreadnought" en de nieuwe gepantserde kruisers de brandstof nog slechts voor hulpwerktuigen gebruiken zullen.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Pantserkruiser „Natal" van de werf VICKERS, SONS and MAXIM voldeed zeer goed op de proeftochten. De vereischte vaart werd met **een mijl overtroffen,** daar op de 8-uurs proeftocht 23,344 mijl behaald werd, bij 135 omwentelingen en 23500 I.P.K. Keteldruk 210 pd. per □".

De middellijn der cylinders is als volgt: HD 43½", MD 69" en de LD cylinders 77". De ketels zijn cylindrisch gecombineerd met waterpijpketels, werkende met kunstmatigen trek bij gesloten stookplaats. De proeftochten van het nieuwe pantserschip „Africa" van 16350 ton zijn wederom uitgesteld daar ernstige gebreken in het schip werden ontdekt.

In de toelichtingen van de Marine-begrooting werd aangegeven, waarom de Admiraliteit, niettegenstaande de hen tegenwoordig nog vele aanklevende nadeelen, zich voor invoering van turbines heeft verklaard. Gewichtsbesparing, vermindering van bewegende deelen, minder voorkomen van averij, rustiger werken, gemakkelijker bediening, zuinigheid bij de grootere snelheden, beter te beschermen door geringer hoogte, terwijl verder bij de vergelijkende proeven met „Eden" en „Waveney", alsook met „Amethyst" en „Sapphire" de manoeuvreervaardigheid der met turbines uitgeruste schepen bevredigend is gebleken.

(„Marine-Rundschau").

Bij het overnemen van 1000 ton kolen uit lichters, bereikte de pantserkruiser „Duke of Edinburgh" een gemiddelde van 210 ton per uur. Men gebruikte manden met ongeveer 27 K.G. inhoud.

(„Marine-Rundschau").

Men gaat voort met het nemen van vergelijkende proeven met verschillende oliesoorten als **brandstof voor scheepsketels.** In verband met het meer en meer in gebruik komen van vloeibare brandstoffen worden reservoirs voor opslag en lichters voor vervoer van die stoffen gebouwd.

(„Marine-Rundschau").

Teneinde proeven te nemen met het oververhitten van stoom werd een deel der ketels van de „Britannia" van oververhitters voorzien. De kolenbesparing bleek aanzienlijk te zijn.

Frankrijk.

Torpedoboot „No. 324" van de werf DUBIGEON te Nantes, had bij de proeftochten het beste resultaat der booten 1e klasse. Deze bereikte een snelheid van gemiddeld 27.641 mijl langs den gemeten mijl, waardoor de fabriek eene premie van f 24630 ontving.

De Minister THOMSON verklaarde voor de Marine-commissie uit de Kamer, bij de behandeling der Marine-begrooting voor 1907, dat drie van de zes voor dit jaar toegestane linieschepen turbine-machines zullen krijgen. Hiervan zal echter een vertraging in den aanbouw het gevolg zijn.

Proeftochten en Stoomwezen.

Natie.	Type schip.	Naam.	Waterverplaatsing.	Vaart.	I.P.K.	Aantal omw.	Kolenverbruik p. uur p. I.P.K.	Opmerkingen.
Duitschland	pts. schip	Deutschland	13000	17.15	11377	99.8	0.800	22 uur met waterpijpketels.
				18.53	16939	111.5	0.814	6 uur luchtdruk cylinderketels 1.1 en waterp. ketels 4.2 cM.
id.	pts. kruiser	Roon	—	21.17	20625	118	—	6 uur luchtdruk 32.5 mM.
Engeland	pts. schip	Brittannia	16350	11.44	3521	—	0.938	30 uur plm. $^1/_5$ vermogen.
				17.11	13078	—	0.685	30 „ „ $^7/_{10}$ „
				18.74	18624	127.3	0.833	8 „ vol „
id.	pts. kruiser	Natal	13550	14.8	4913	83.26	0.921	30 uur plm. $^1/_5$ vermogen.
				21.35	15937	123.7	0.816	30 „ „ $^7/_{10}$ „
				23.24	23592	136.9	0.912	8 „ vol „
Frankrijk	pts. schip	Patrie	14865	19.12	17859	± 115	1.150	—
				17.82	11660	—	0.715	—
				7.9	1233	—	0.590	NICLAUSSE-ketels, alleen de middelste machine te werk.

De Commissie door den Minister in Mei naar Engeland gezonden ter bestudeering van het turbine-vraagstuk, heeft in haar rapport verklaard, dat de voordeelen, welke het gebruik van turbines meebrengt, verreweg grooter zijn, dan de militaire nadeelen. („Marine-Rundschau").

Nederland.

De op het etablissement „Fijenoord" gebouwde, gewijzigd groot-model torpedoboot „G 8" heeft met gunstig gevolg proef gestoomd ter reede van Nieuwediep. Met 349.5 omwentelingen per minuut en een vermogen van 2157 I.P.K., werd een snelheid behaald van 24.227 mijl. („Ingenieur").

Onderzeesche booten.

Amerika.

In Newport News zijn **proeven genomen** met een nieuwe LAKE-boot en zulks met zeer bevredigende resultaten. De boot is 26 M. lang en heeft een duikercompartiment, van waaruit duikers de boot verlaten kunnen. Zij is bovendien voorzien van 3 lanceerbuizen en 2 torpedo's. De rayon d'action is 1000 mijl. Ook in slecht weer hield de boot zich goed.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Engeland.

De Admiraliteit heeft 't plan opgegeven een onderzeebootflottielje in Dover te stationneeren. De redenen hiertoe zijn het uitgebreide scheepvaartverkeer en de sterke getijstroomen.

(„Marine-Rundschau").

De nieuwe „C"-booten hebben een grooter deplacement dan de „B"-booten. Aan de oppervlakte moeten zij 14 mijl loopen. Zij krijgen twee schroeven en twee periscopen.

(„Marine-Rundschau").

Volgens de aangenomen begrooting voor 1906—'07 zullen acht nieuwe booten worden aangebouwd.

(„Marine-Rundschau").

Frankrijk.

De „Anguille", „Alose" en „Bonite" volvoerden einde Juli een belangwekkende manoeuvre. Zij zouden den door eenige torpedobooten bewaakten doorgang tusschen Parquerrolles en Grand Ribaud trachten te forceeren zonder gezien te worden. De drie onderzeeërs doken op 12 M. onder en voeren onder de torpedobooten door, zonder dat zij opgemerkt werden.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Gedurende een oefeningstocht bij bewogen zee is de sous-marin „Lutin" in 40 M. diepte gezonken. Duikers vonden een luik openstaan. Na eenige dagen hard werken is de boot gelicht. Een eerste voorloopig onderzoek wekt het vermoeden, dat het zee-water binnengekomen is door de openingen van de ruimte voor het ballastwater. Vermoedelijk heeft de klep voor het ballastwater opengestaan en is het water binnengedrongen, met zulk een kracht, dat de binnenwand van de ballastruimte bezweek en de heele boot vol liep.

Gedurende de reeks van jaren, dat de Fransche Marine zich met de onderzeesche vaart bezighoudt, is dit het tweede ongeluk van ernstigen aard, dat zij te betreuren heeft.

Op een tocht van Marseille naar Toulon ontlaadden zich de electrische accumulatoren van zelf; dit is een nog niet voor-gekomen bedrijfsstoring. („Marine-Rundschau").

Het verluidt dat de gezondheidstoestand van de opvarenden der in Indochina aanwezige onderzeebooten zeer veel te wenschen overlaat. („Marine-Rundschau").

De verdeeling der onderzeebooten is als volgt:

Cherbourg 13, Duinkerken 6, Rochefort 4, Toulon 13, Bi-serta 4, Algiers 2, Ajaccio 2, Saigon 4, Hongay 2, Diego Suarez 2.

(„Marine-Rundschau").

Personeel.

Amerika.

De behoefte aan marinepersoneel.

De secretaris van marine heeft een memorandum ingediend, inhoudende tabellen gebaseerd op wat genoemd mag worden de actieve en de reservevloot. Hij stelt vast, dat alle schepen, nu in aanbouw en gecontracteerd, op den 1en Januari 1908 gereed zouden moeten zijn. De slagschepen „South Carolina" en „Mi-chigan" zijn niet gecontracteerd en op deze schepen zou niet vóór 1910 gerekend kunnen worden. De actieve vloot omvat slagschepen, kruisers, éclaireurs, kanonneerbooten, gebouwd om den aanval van de nieuwste typen kanonnen met gebruik van rookvrij kruit te weerstaan, tezamen met de kanonneerbooten, noodig in de Chineesche rivieren en de Philippijnen, torpedo-vaartuigen, sleepbooten, stationsschepen, opleidingsschepen, enz. De „eerste reservevloot", omvattende schepen, oorspronkelijk niet bestemd om bewapend te worden met kanonnen met rook-vrij kruit, transportschepen, hospitaalschepen, enz., welke schepen $^{1}/_{3}$ van hunne bemanning hebben en genoeg officieren om zorg te dragen voor schip, bemanning en machines. Een „tweede reservevloot" omvat een zeker aantal kustverdedigers, als oude monitors, kruisers, kanonneerbooten en schepen, die in 1908

als verouderd van de lijst zullen worden afgevoerd. De secretaris schat het aldus benoodigde personeel als volgt:

	Schout bij Nachts	Kolonels	Command.	Oversten	Luit. t/z. 1e kl.	id. Junior Grade	Luit. t/z. 2e kl.	Adelb. 1e kl.
A. Actieve vloot . .	12	37	47	210	384	221	342	322
B. 1e reservevloot .		10	4	21	60	11	3	—
C. Waldiensten. . .	12	50	65	87	77	11	15	—
Totaal	24	97	116	318	521	243	360	322
Hij schat, dat in 1910 te kort zullen komen	2	20	12	188	307	331	30	

en dat 't tekort in 1908 zal zijn 22.894 man, 't geheele tekort in 1910 schattende op 24.474 man. („Journal R. U. S. J.")

Duitschland.

De Marinebegrooting van 1906.

De vermeerderingen van personeel, noodzakelijk geworden door de verandering in de Vlootwet, zijn als volgt:

a. tengevolge van de vermeerdering der schepen voor buitenlandschen dienst: 126 zeeofficieren, 40 off.-machinist, 16 doktoren, 8 offic. van administratie en 5643 onderofficieren en manschappen;

b. tengevolge van de vergrooting van het aantal torpedobooten en hunne vluggere gevechtsklaarheid: 53 zeeofficieren en 2218 onderofficieren en minderen;

c. voor de betere behandeling der scheepsartillerie: 90 zeeofficieren en 1907 onderofficieren en minderen;

d. tengevolge van de vermeerdering in afmetingen van schepen en hunne zwaardere bewapening en krachtiger machines: 140 zeeofficieren en 7514 onderofficieren en minderen;

e. tengevolge van kleine veranderingen in 't in dienst houden van speciale schepen (rivierkanonneerbooten, torpedobooten voor buitenlandschen dienst, opnemers, politievaartuigen, enz.): 64 zeeofficieren en 842 onderofficieren en minderen;

f. tengevolge van het noodig hebben van meer officieren voor werkzaamheden aan den wal: 132 officieren.

Makende tezamen eene vermeerdering tot 1920 in alle rangen van 36250:

1. 545 officieren (onder de wet van 1900), 605 officieren bovengenoemd, tezamen 1150 officieren.
2. 16976 onderofficieren en manschappen (onder de wet van 1900), 18124 bovengenoemd, tezamen 35100 onderofficieren en minderen.

Prins HENDRIK van Pruisen is benoemd tot bevelhebber van de actieve Slagvloot; admiraal KOESTER is ter beschikking van den Keizer gesteld.

De tegenwoordige opleidingstijd voor de scheepsjongens van $1^{1}/_{2}$ jaar heeft niet altijd mogelijk gemaakt de zoo wenschelijke zeemanschap en zedelijke ontwikkeling bij de in den regel op $15^{1}/_{2}$-jarigen leeftijd in dienst komende jongens te bereiken. Daarom zal vanaf October 1907 die opleidingstijd op 2 jaar worden gesteld. Als eerste opleidingsschip van moderner type zal in 't voorjaar van 1907 de „Freya" in dienst komen. Behalve het vierde gedeelte van de jaarlijksche aangestelde 175 adelborsten, zullen de boven het tegenwoordige aantal van 600 meer aan te stellen, 150 scheepsjongens aan boord worden genomen. In het eerste halfjaar krijgen de jongens onderricht in de grondbegrippen van de verschillende takken van onderwijs; de opleiding in het 2e en 3e halfjaar zal als tot nu toe op varende schoolschepen plaats hebben. Het vierde halfjaar wordt gewijd aan infanterie en artilleristische opleiding. Voor het onderdak brengen in het 1e en 4e halfjaar zal het vroegere pantserfregat „König Wilhelm" dienst doen als kazerneschip en ingericht worden voor de opname van ± 1000 man.

Nieuwe indeeling van het torpedopersoneel.

Met 1 October werden uit de tegenwoordige torpedo-afdeelingen telkens 1 torpedodivisie en 2 afdeelingen en 2 compagniën gevormd. De 1e torpedodivisie ligt te Kiel, de 2e in Wilhelmshaven; van elk wordt door een kapitein ter zee of kapitein-luitenant ter zee het commando gevoerd. De tegenwoordige divisies hebben den naam van „halbflottillen" gekregen.

(„Marine-Rundschau".)

Engeland.

Tijdens het debat over de Marinebegrooting deelde de Parlementssecretaris ROBERTSON mede, dat tegenwoordig de Engelsche zeeofficier gemiddeld op 32 tot 37 jarigen leeftijd de rang van „Commander", en op $22^{1}/_{2}$-jarigen leeftijd die van luit. ter zee bereikt. Bij de laatste Januari-bevordering bedroeg de gemiddelde ouderdom van de tot „Commander" bevorderde officieren 32 jaar en 4 maanden, de jongste was 30 jaar oud. („Marine-Rundschau".)

Uit 3 officieren en 15 man van de in Malta gestationneerde Royal Artilllery is een Klimafdeeling (climbing class) gevormd. Het doel is een bemanning te vormen, die voor de navolgende ondernemingen bijzonder geoefend is. 1e Verrassing van een vijandelijk fort en beschadiging van het materieel in dat werk, 2e vernieling van spoorbanen en telegraaflijnen, 3e vernieling van dokken en sluizen, 4e bezetting van een stelling aan de kust gedurende de nacht om het landen van een grootere

afdeeling te dekken, 5e uitvoering van schijnlandingen om de opmerkzaamheid van den vijand van de werkelijke landingsplaats af te leiden. („Marine-Rundschau".)

Organisatie.

Italië.

Het hoogere Marinegezag. Het onderzoek in de Marine-aangelegenheden is afgeloopen met dagorders van de Kamers en den Senaat, waarin deze lichamen hun onbeperkt vertrouwen uitspreken in de vloot. Als gevolg van dit onderzoek heeft de Minister een reeks wetsvoorstellen gemaakt, waarvan de gewichtigste die is, waarbij het hoogste Marinegezag, buiten het ministerie zelf, opnieuw wordt geregeld. De hoogere Marineraad (consiglio superiore della marina) wordt uitgebreid en aan hem grooter invloed toegekend; de Admiraliteitsraad (comitato degli ammiragli), die reeds van 1896—99 heeft gewerkt, toen echter als lastig door den Minister van Marine werd afgeschud, wordt weder in het leven geroepen; een geheel nieuw lichaam, een commissie belast met het onderzoek voor ontwerpen van schepen (comitato per l'esame dei progretti di navi) wordt aangesteld.

Voor de hoogere Marineraad wordt het voorzitterschap waargenomen door een admiraal of vice-admiraal, die op voordracht van den Minister door den Koning wordt benoemd. Zijn plaatsvervanger is een vice-admiraal. Verdere leden zijn de generaal-luitenant van de genio navale, een schout-bij-nacht, de directeur-generaal der takken van bestuur in 't ministerie en een overste, die tegelijk secretaris is. Als buitengewone leden met stemrecht kunnen op verzoek van den voorzitter de directeuren-generaal en chefs der afdeelingen van de gewichtigste afdeelingen van het ministerie worden toegevoegd. Ook kunnen officieren en beambten van het ministerie en den staat bij de zittingen worden toegelaten; zij hebben dan alleen het recht aan de beraadslagingen deel te nemen, maar geen stemrecht. De werkzaamheden van dezen Marineraad zullen omvatten het gezamenlijke leven van het groote organisme van de vloot en het bestuur: aan haar oordeel worden evengoed onderworpen scheepsontwerpen, plannen van aanbouw en veranderingen van reeds goedgekeurde plannen, contracten over leveringen (b.v. wapens, geschut, pantseringen) als wetsvoorstellen, bevorderingsstaten, plannen voor oefeningen en berichten over buitenlandsche reizen. De hem voorgelegde onderwerpen moeten uit een militair, nautisch, taktisch, strategisch, maritiem en administratief gezichtspunt worden beschouwd. Hij moet zijn opinie geven over de nuttigheid, noodzakelijkheid en doelmatigheid van voorgestelde maatregelen, of deze overeenstemmen met de wetten en van kracht zijnde voorschriften, en handelen over finantieele vraagstukken, ook over hun economische waarde. Alle besluiten

van den hoogeren Marineraad hebben een raadgevend karakter. Vóór alle maatregelen, die in dit artikel zijn aangehaald, en niet der wetgevende macht betreffen, moet de formule staan: „na de hoogeren Marineraad gehoord te hebben." Om de daadwerkelijke invloed van den President en leden te versterken, geeft art. 7 aan, dat inspecties over het drijvend materieel, de marine-inrichtingen, raden van administratie enz. aan dezen raad door den Minister worden opgedragen.

Aan den Admiraliteitsraad worden voorgelegd onderwerpen over scheepsbouwprogramma's, 't samenstellen van eskaders, voorbereiding tot den oorlog. Deze raad bestaat uit commandanten van actieve strijdkrachten ter zee en der departementen, den president en vice-president van den hoogeren marineraad, commandeerende vice-admiraals, den luitenant-generaal van de Genio Navale en den chef van den Generalen Staf van 't Ministerie. De oudste aanwezende admiraal, eventueel de minister, is voorzitter. Hoogere officieren en beambten, kunnen als het noodig is, ook zitting nemen. Minstens eens per jaar moet hij worden samengeroepen.

De commissie van onderzoek voor scheepsontwerpen wordt een speciaal deel van het ministerie, waarvan de medeleden op voordracht van den Minister door den Koning wordt benoemd. Haar president is de luitenant-generaal van de Genio Navale. Zij draagt de volle verantwoordelijkheid voor het onderzoek van de haar voorgelegde ontwerpen.

(„Int. Revue ü d. G. A. u. F.")

Rusland.

Bij de Russische vloot worden op het voorbeeld van buitenlandsche zeemachten, mariniers ingevoerd.

Volgens de „Birshewyja Wjädemosti" komt in de Marinebegrooting het plan voor, de 20 vlootequipages van de Baltische vloot tot 5 samen te trekken, waarvan 1 te St. Petersburg, 4 in Kronstadt worden gestationneerd, en de 8 van de Zwarte Zeevloot tot één te vereenigen. Elke equipage zal 6000 man sterk zijn, die in 24 compagnieën worden verdeeld. De commandant zal een schout-bij-nacht zijn, bijgestaan door 2 kapiteins 1e klasse, één voor den Frontdienst (exercitie, parades enz.) en een voor den administratieven dienst.

(„Marine-Rundschau").

Draadlooze telegrafie.

Argentinië.

De regeering besloot 't Zuiden van Vuurland draadloos met Buenos Aires te verbinden. Later zullen de volgende stations geïnstalleerd worden: 1°. op Kaap Virgenes; 2°. op 't eiland Auo Nuboo; 3°. op 't eiland Estados, en 4°. op 't eiland Santa Cruz. („Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Duitschland.

In Duitschland wordt de draadlooze telegraphie benut voor het ontsteken van mijnen. De Firma F. SCHNEIDER te Fulda heeft n.l. in den handel gebracht een ontstekingspatroon, waarin opgesloten een stroomgeleider, ingericht als een coherer, doch de vulling in stede van metaalvijlsel bestaande uit metaalvijlsel en kruit. Wordt nu door de draadlooze telegraphie met golven van vooraf vastgestelde spanning de coherer geleidend, zoo zal daarin door de aanwezigheid van 't kruit grooten weerstand optreden en het kruit ontploffen. („Neue Militaire Blätter").

De in 1903 op uitnoodiging van Duitschland te Berlijn gehouden en door de vertegenwoordigers der groote mogendheden en de Vereenigde Staten van Noord-Amerika bijgewoonde voorconferentie voor draadlooze telegrafie had tot opdracht grondslagen te ontwerpen voor de internationale regeling van het verkeer met draadlooze telegrafie en daarbij rekening te houden met de wenschen en eischen der verschillende landen. Zulk een grondslag kwam ook tot stand; deze werd neergelegd in een slotprotocol, dat de onderteekening verkreeg van de vertegenwoordigers van Duitschland, Oostenrijk, Spanje, Frankrijk, Rusland en de Vereenigde Staten, terwijl Engeland en Italië voorbehoud maakten. Alle vertegenwoordigers achtten echter een internationale regeling van het vraagstuk en de bijeenroeping van een conferentie voor dat doel noodzakelijk.

Dat drie jaren voorbijgingen voor de nieuwe conferentie bijeen zou worden geroepen, vindt gedeeltelijk zijn grond in de omvangrijke voorbereidende werkzaamheden. Maar ook politieke en andere gebeurtenissen die tusschenbeide kwamen, zooals de Russisch-Japansche oorlog, de Marokkaansche conferentie en het Wereldpostcongres, maakten een uitstel noodzakelijk. Nu is de *samenkomst der conferentie, die wederom door Duitschland is bijeengeroepen, bepaald op 3 October.* Zij zal zich bezighouden met de regeling der internationale betrekkingen der kust- en scheepsstations, de zuivere landstations daarentegen buiten bespreking laten. Dientengevolge zijn de uitnoodigingen ook slechts tot die staten gericht, die voor het verkeer van kust- en scheepsstations in aanmerking komen, namelijk: Argentijnsche republiek, België, Brazilië. Bulgarije, Chili, Denemarken, Egypte, Frankrijk, Griekenland, Groot-Britannië, Italië, Japan, Mexico, Monaco, Montenegro, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk-Hongarije, Perzië, Portugal, Roemenië, Rusland, Zweden, Siam, Spanje, Turkije, Uruguay en de Vereenigde Staten van Noord-Amerika. De belangen der koloniale staten worden door het betrokken moederland behartigd. Bijna al de genoemde staten hebben toezegging gedaan tot deelneming; China en Peru hebben het voornemen, niet deel te nemen. Bij de beraadslagingen zit Duitschland als uitnoodigende staat voor. De beraadslagingen zullen in de Fransche taal gevoerd worden.

De *Duitsche rijkstelegraafadministratie* heeft ook reeds, met inachtneming der beginselen van het bovengenoemde slotprotocol, *ontwerpen opgesteld* voor een internationaal verdrag betreffende de draadlooze telegrafie en voor een uitvoeringsovereenkomst, die als grondslagen kunnen dienen voor de beraadslagingen der conferentie.

De voornaamste bepalingen van het ontworpen verdrag zijn de volgende: Voor het internationaal verkeer met draadlooze telegrafie dienen kuststations en scheepsstations. Onder kuststation wordt ieder vast station verstaan, waarvan de invloedssfeer zich over de zee uitstrekt; onder scheepsstations, ieder met toestellen voor radio-telegrafie uitgerust schip.

De kuststations en de scheepsstations zullen verplicht zijn, onder elkander telegrammen te wisselen, zonder rekening te houden met het door hen gebruikte stelsel.

Iedere regeering is gehouden, de kuststations door afzonderlijke geleidingen met het internationale telegraafnet te verbinden of andere maatregelen te treffen, die een onverwijlde uitwisseling van telegrammen tusschen de kuststations en het telegraafnet verzekeren.

De tot het verdrag toetredende staten zullen de namen bekend maken van de voor het algemeene verkeer opengestelde kust- en scheepsstations, en daarbij alle inlichtingen geven, die dienen kunnen ter vergemakkelijking en bespoediging van het radio-telegrafische verkeer.

De regeeringen kunnen nochtans goedvinden dat de stations, behalve de inrichting voor het algemeene verkeer, nog andere technische inrichtingen voor bijzondere doeleinden der berichtenverzending door draadlooze telegrafie maken en gebruiken, zonder dat deze inrichtingen bekend worden gemaakt.

Het bedrijf der draadlooze telegrafische stations zal, zooveel mogelijk, zoo ingericht zijn dat het bedrijf van andere dergelijke stations niet gestoord wordt. De stations zijn verplicht, de noodseinen van schepen in zee met voorrang boven alle andere telegrammen in ontvangst te nemen en te beantwoorden.

De bepalingen betreffende de vermijding van wederzijdsche storingen en de noodseinen zijn ook op zoodanige radio-telegrafische inrichtingen van den staat van toepassing als niet voor het algemeene verkeer dienen.

Het telegramtarief is verdeeld in een recht voor de zeeverzending en het recht voor de verzending langs de lijnen van het internationaal telegraafnet.

Het tarief voor de zeeverzending is samengesteld uit een kusttarief en een boordtarief. Het kusttarief wordt bepaald door het land, op welks gebied het kuststation ligt, het boordtarief door het land welks vlag door het schip gevoerd wordt. Ieder van deze beide tarieven zal vastgesteld worden op den grondslag van een behoorlijke schadeloosstelling voor den telegrafischen arbeid, volgens het zuivere woordtarief en mag een door

de verdragsluitende staten te bepalen maximum-bedrag niet overschrijden.

Het kusttarief is ten voordeele der kuststations, het boordtarief komt aan het scheepsstation.

Het te sluiten internationaal verdrag zal worden aangevuld door een uitvoeringsovereenkomst. Ter herziening van die overeenkomst zullen van tijd tot tijd conferenties worden gehouden.

De verdere bepalingen van het verdrag loopen over bijzonderheden van deze administratieve conferentiën, de verhouding tegenover stations die zich niet onderwerpen aan de bepalingen van het verdrag, de latere toetreding van andere staten, de op de internationale radio-telegrafie toepasselijke bepalingen van het internationale telegraafverdrag van St. Petersburg, de vorming van een scheidsgerecht bij verschillen over de uitlegging en uitvoering van het verdrag of van de uitvoeringsovereenkomst, eindelijk over den duur en de opzegging van het verdrag.

(„N. Rott. Ct.").

Oostenrijk-Hongarije.

Sedert eenigen tijd laat de Hongaarsche regeering proeven nemen met draadlooze telegraphie tusschen Fiume en Ancona. Het doel der proefnemingen is, tusschen beide havensteden een blijvende telegraphische verbinding te maken en deze dan ook te doen dienen voor een aantal eilanden in de Adriatische Zee, die tot nu toe van elke telegraphische verbinding verstoken zijn. De proeven zijn volgens de Pester Lloyd bijzonder goed gelukt; in beide richtingen kwamen telegrammen zonder fout over.

Rusland.

Aan de Oostzeekust zullen zes stations voor draadlooze telegrafie worden opgericht.

Marine-Begrootingen Buitenland.

Denemarken 1906-1907.

§ 23.

I. *Zeewezen.*

Kroon $66^2/_3$ cent.
$1^1/_2$ Kroon = f 1.—

A.	Ministerie van Marine	Kronen	61 800
B.	Traktementen en andere betalingen aan personeel van de vloot	„	975 353
C.	Tractementen en andere betalingen aan personeel van de werven	„	721 685
D.	Brood	„	4 810
E.	Kleeding	„	26 371
F.	Algemeene kosten oorlogwerf	„	2 208 525
G.	Inkwartiering	„	112 008
H.	Hospitaaldienst	„	76 450

I.	Onderwijs (opleiding)	Kronen	131 616
K.	Uitrusting	„	949 500
L.	Onvoorziene uitgaven	„	109 341
M.	Onderwijs aan kinderen van bemanning der vloot	„	12
N.	Pensioen en ondersteuning	„	48 103
O.	Zeekaarten archief	„	8 500
P.	Aanmoedigingsdienst	„	34 400
	Samen . .	Kronen	5 461 474

Gaat af:

Aflossing en rente gebouwen (woningen te Nyboden), geraamd . .	Kronen 86 462		
Van zeestaten vreemdelingen-fonds	„ 23 166		
Tengevolge van uitstel in bewapening	„ 35 000	„	144 628
Blijft . .		Kronen	5 316 846

II. *Andere onder Marine behoorende inrichtingen.*

A.	Loodswezen	Kronen	203 416
B.	Belichting en bebakening	„	1 092 261
C.	Bewakingsdienst	„	141 507
D.	Zeekaarten archief	„	29 340
E.	Examen voor Machinisten	„	57 200
F.	Opleidingsschip „George Stage" . . .	„	15 000
G.	Meteorologisch Instituut	„	124 262
H.	Heroholmen	„	2 200
I.	Diverse uitgaven (onvoorziene)	„	36 460
K.	Christians-eiland	„	13 303
L.	Reddingwezen	„	262 954
M.	Proeven met Vogts penduleschroef . . .	„	5 000
	Samen . .	Kronen	1 982 905

§ 26.

VI. *Zeewezen.*

1.	Zeemijnen	Kronen	99 000
2.	Kabelmaterieel	„	18 000
3.	Artilleriematerieel:		
	a. Aankoop bewapening voor het pantserschip „Olfert Fischer"	„	100 000
	b. Aankoop reserve bewapening . . .	„	50 000
	c. Aankoop van kijker-richtmiddelen . .	„	10 000
	d. Verandering bewapening van het pantserschip „I. von Hoitsfeld"	„	10 500
4.	Veranderen der Gnist-telegraaftoestellen .	„	20 000

5. Bouwkosten op de oorlogswerf:	Kronen	
a. Verbouwing brug tusschen Frederiksholm en Nyholm	„	36 000
b. Werklieden bij het proviand-magazijn	„	10 000
6. Zeemerken enz. enz. ten behoeve der vloot in oorlogstijd	„	14 500
Samen . .	Kronen	368 000

Gevende een totaal generaal van 7 667 751 Kronen, zijnde 266 581 Kronen meer dan het vorig jaar, wordende echter thans voor 't afgeloopen jaar nog eene suppletie van 237 580 Kronen aangevraagd.

(„Tidsskrift for Sovæsen".)

Duitschland.

De begrooting van 1906 vraagt 253,5 millioen mark. Hiervan moeten 112,8 millioen besteed worden aan gewone uitgaven als departement, staf, kosten in dienst zijnde schepen, tractementen, munitieverbruik enz. Verder 73,5 millioen voor scheepsbouw, waaronder 10,4 millioen voor aanbouw van torpedobooten, 2,5 voor aanbouw en beproeving van onderzeebooten, 0,6 voor wijziging en herstelling, terwijl het overblijvende bedrag voor aanbouw van schepen dient. Voor de aanschaffing van artillerie en munitie wordt 30,5 mill. besomd, voor torpedobewapening 4,6 en mijnenvoorziening 0,6 mill. Voor benoodigdheden en administratie der werven en zaken van algemeen scheepvaartbelang vraagt men 7,1 millioen en voor aanbouw van dokken, plaatsen van gebouwen op de werven, vergrooten van werven, baggerwerken en kazernebouw 24,4 millioen.

De sterkte van het militair personeel wordt geraamd op 2190 officieren en 41284 onderofficieren en manschappen.

Het plan van aanbouw voor 1906 t/m. 1917 omvat 18 pantserschepen, 13 groote en 24 kleine kruisers en 24 torpedobootdivisies, hetgeen op 1578 millioen mark wordt begroot.

In de toelichtingen valt nog op, dat men den levensduur van de groote torpedobooten volgens de opgedane ondervinding op slechts 12 jaren stelt.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Engeland.

Voor nieuwen aanbouw was 9,235,000 p.st. uitgetrokken („Marineblad" afl. 2, pag. 166), men heeft dit bedrag verminderd tot 5,900,000 p.st. Na toevoeging van de uitgaven voor bewapening komt het op 6,800,000 p.st., zoodat eene belangrijke besparing verkregen wordt.

In plaats van 4 slagschepen, 5 volzee-destroyers en 12 onderzeebooten, komen er thans respectievelijk slechts 3, 2 en 8 in aanbouw. Het aantal kustdestroyers blijft bepaald op 12. De slagschepen worden van het „Dreadnought"-type gebouwd.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Terwijl de toelichtingen op de marinebegrooting nagenoeg geheel politieke beschouwingen miste, was de behandeling in het parlement rijk daaraan. In het algemeen hield men vast aan de „Two-power-standard" als leiddraad, doch van liberale zijde meende men daaraan ten aanzien van Frankrijk en Duitschland niet te hoeven vasthouden, daar zulk eene combinatie thans niet denkbaar was.

Engeland zou nu met een zoo overheerschende sterkte van zijn vloot in staat zijn het voorbeeld in beperking van de alom steeds klimmende oorlogstoerustingen te geven. Er wordt echter dadelijk aan toegevoegd, dat, al gaan andere mogendheden „Dreadnought"-types bouwen, Engeland daarin voorloopig toch voor zou blijven.

Van regeeringswege werd er op gewezen, dat de Lords der Admiraliteit na een nauwkeurig onderzoek van den toestand hun goedkeuring hechtten aan de vermindering van den aanbouw. Ook werden aangehaald de door den Premier gesproken woorden: „I hold that the growth of armaments is a great „danger to the peace of the world. The policy of large arma„ments keeps alive and stimulates the idea that force is the „best if not the only solution of international difficulties. It „is a policy which tends to inflame old sores and to open new „ones. I submit to you that as the principle of peaceful arbi„tration gains ground it becomes one of the highest duties of „Government to adjust those armaments to the newer and „happier condition of things."

In elk geval kan de Haagsche conferentie worden afgewacht en men zou door de vermindering blijk geven van goeden wil.

De pers schijnt in 't algemeen ook voldoende overtuigd te zijn van Engelands kracht ter zee om zich niet heftig tegen de vermindering te kanten. Men neemt ook aan, dat, zoolang iemand als Sir J. Fischer in de Admiraliteit blijft, men veilig kan aannemen, dat de vloot niet gevaarlijk verzwakken zal.

Karakteristiek was het, dat vele redenaars het betreuren, dat Engeland per slot toch zelve de oorzaak geweest is van het aldus opvoeren der marineuitgaven, door het bouwen van „Dreadnought". („Marine-Rundschau").

Frankrijk.

Onder het hoofd „Questions budgétaires" komt in „La Marine française" een artikel voor geteekend Ch. Duffour, dat het Fransche regeeringsbeleid voor de Marine gispt. Het onderstaande geeft een overzicht.

De „Conseil supérieur de la Marine" maakte in Mei 1905 uit, dat Frankrijk in 1919 noodig zou hebben:

34 pantserschepen,	109 torpedobootvernielers,
18 gepantserde kruisers 1e kl.,	170 torpedobooten,
18 id. id. 2e „	131 onderzeesche booten,
6 éclaireurs,	

terwijl de Minister bij de indiening der begrooting voor 1906 verklaarde, dat deze vloot kon verkregen worden, zonder het toenmalige bedrag van het budget te boven te gaan. Dit laatste moest wel onmogelijk zijn.

Dit jaar dan ook belangrijke wijziging, de genoemde raad zegt thans (Maart 1906) dat Frankrijk behoefte heeft, op een nog niet bepaald tijdstip, aan:

38 pantserschepen,
20 gepantserde kruisers 1e kl.,
6 éclaireurs,
torpedovaartuigen als voren.

Thans geen gegevens over kosten, geen tijdsbepaling, geen overwegingen over den tonneninhoud dier pantserschepen en niettegenstaande dàt, de juiste opgave van 38, zonder redenen die tot de keuze van dat getal leidden. Het is te duidelijk dat ook dit project doode letter blijven zal.

Voor nog met den aanbouw werd begonnen, hebben dus de admiraals, die het ontwerp voor 1905, dat 14 jaar geldig zijn moest, maakten, hun meening geheel gewijzigd en binnen het jaar zien we hen, het pas geborene verwerpende, een nieuw plan het aanzijn geven. Zou dat een lang leven kunnen hebben?

Tegen het nieuwe ontwerp wordt geprotesteerd, om de volgende redenen:

1°. Ligt het niet op den weg van den marineraad, samengesteld uit eenige admiraals, over het aantal schepen voor de vloot te beslissen en dus het bedrag van het marinebudget te bepalen. Dit ligt op den weg van de „Conseil supérieur de la Défense nationale", die gelukkig onlangs ingesteld werd. De marinepolitiek dient ondergeschikt te blijven aan de algemeene politiek van het Rijk.

2°. Uit het plan, dat de Minister voorstelt en waarbij hij geen algemeene inlichtingen over de kosten geeft, vloeit een jaarlijksche vermeerdering van de begrooting voort van een honderdtal millioenen francs, hoewel bij den aanvang van het ontwerp, overeenkomstig den wensch van het parlement verklaard wordt, dat de uitgaven verminderd moeten worden.

3°. Het derde, door de Kamers niet meer te ondervangen bezwaar van het programma is, dat dit den wensch te kennen geeft, de vloot belangrijk uit te breiden. Dit zal het wapenen van andere staten in de hand werken en waar het ontwerp wel nooit tot uitvoering komen zal, wordt Frankrijk betrekkelijk verzwakt in plaats van versterkt. Trouwens een *dergelijk* program in een tijd dat een ieder om vermindering van bewapening roept.

In overweging wordt gegeven, van de 6 pantserschepen er 4 te bouwen op eigen werven en 2 door de particuliere industrie. Dus drie tegelijk en dan weer drie. De kosten worden over meerdere jaren verdeeld, de prijzen der particuliere werven worden door concurrentie gereduceerd, de rijkswerven zullen

niet zonder werk zijn en daar men wel aannemen moet, dat de middelen toch niet toelaten zullen 6 schepen tegelijk geregeld af te bouwen, doet men beter een gedeelte later op stapel te zetten, men kan dan de nieuwste verbeteringen aanbrengen.

Het bericht uit het „Journal des Débats" dat slechts drie schepen op stapel gezet zouden worden, opdat intusschen de ingenieurs voor de drie andere eene studie kunnen maken van het gebruik van turbines, werd officiëel nog niet bevestigd.

Er is echter meer, dat het wenschelijk maakt, thans slechts met den aanbouw van drie schepen te beginnen. Men gaat een belangrijk bedrag ten koste leggen aan betere bescherming van het schip tegen torpedo's, zonder dat men nog weet of dit proef houdend zal zijn.

De nieuwe groot-kaliber-kanonnen zijn nog niet beproefd. Het zou zaak zijn die onzekerheid betreffende machines, artillerie en torpedobescherming te doen verdwijnen alvorens op nieuw zoovele millioenen vast te leggen.

Ten slotte wordt een lans gebroken voor torpedovaartuigen. Moge het waar zijn, dat in den Russisch—Japanschen oorlog, door de torpedovloot minder verricht werd, dan velen verwachtten, 't was toch door haar toedoen, dat de Russische vloot van den aanvang af tot de mindere werd gemaakt van de Japansche, zoodat de transportschepen van laatstgenoemd rijk verder vrij in hun bewegingen werden. Kan men zich tegen torpedobooten nog verdedigen met behulp van destroyers, vernielers van de onderzeesche vaart bestaan er nog niet. De marineraad vergat bij haar ontwerp het bestaan der onderzeesche vaartuigen geheel en al. De laatste manoeuvres bracht hun waarde echter wel degelijk aan het licht. Volgens verklaring van admiraal FOURNIER boorden ze 41 groote pantserschepen in den grond.

Waar men in Frankrijk geen politiek van aanval voert, dient men de beste verdedigingsmiddelen te benutten, men zal die goedkooper aantreffen in een groot aantal onderzeesche booten, dan in eenige pantserschepen meer.

Italië.

Om aan eenige wenschen van de commissie van rapporteurs der volksvertegenwoordiging tegemoet te komen, heeft de Minister van Marine verhooging van de begrooting voorgesteld.

1°. Voor betere bezoldiging van schepelingen (784 000 Lire).

2°. Voor spoediger bevordering van adelborsten tot den officiersrang.

3°. Voor instelling van:

a. Een Hooge-Marineraad, die haar oordeel uitspreken moet over vrijwel alle marineaangelegenheden.

b. Een raad van admiralen, die door den Minister kan gehoord worden in aanbouw en organisatiezaken.

c. Een raad tot onderzoek van ontwerpen van schepen,

die na goedkeuring de volle verantwoordelijkheid dragen zal voor de technische geschiktheid dezer ontwerpen.

4e. Enz.

5e. Voor aanschaffing van eén grooten kolenvoorraad en betere middelen voor kolen laden een bedrag van 7 250 000 Lire, hetgeen gedekt kan worden door den verkoop van oude schepen, welk bedrag geschat wordt op 7 400 000 Lire.

6e, 7e enz. („Mitteilungen a. d. G. d. S.")

Noorwegen 1906-1907.

Den 5en Mei dezes jaars bewilligde de Storting het Marinebudget voor 1906—1907 met 4 605 000 Kronen in uitgaaf en 45 000 Kronen in ontvangst. De toegestane uitgaven zijn 283 000 Kronen grooter dan het vorige begrootingsjaar. De verhoogingen betreffen den nieuwen aanbouw.

Van de meest beduidende posten op het budget noemen wij:

Kap. I. *(Vaste beloonigen en toelagen.)*

Kommandeerende admiraal met adjudant .	Kronen	7 300
Marinebestuur 1e afdeeling	„	20 300
Admiraalsstaf	„	21 200
Distrikts-commandanten	„	30 000
Korps zeeofficieren	„	320 500
Marine gezondheidskorps	„	44 400
Zeemilitaire korps	„	377 800
Marine handwerkslieden	„	489 900
Marine Intendance	„	78 800
Belooning, voeding, kleeding, reiskosten voor dienstplichtige manschappen	„	250 000
Personeel bij de administratie van het materieel	„	186 100
Totaal Kap. I. . . .	Kronen	1 840 000

Kap. II. *(Opleidingen.)*

Zeekrijgsschool	Kronen	52 000
Zeemilitaire korps, Opleidingscompagnie en scholen	„	223 400
Handwerkslieden-opleiding	„	82 000
Scholen voor Intendantenkorps	„	12 100
Gezondheidsscholen	„	10 000
Samen . . .	Kronen	379 400
Besparingen door vacantie	„	114 400
Blijft Kap. II . . .	Kronen	265 000

Kap. III. *(Praktijk, tochten en bezoldiging.)*

Praktijk en tochten (of oefeningen). . .	Kronen	442 000
Ammunitie voor schietoefeningen ter zee en te land	„	80 000
Bezoldiging	„	4 000
Mobiliseering praktijk	„	—
Totaal Kap. III . . .	Kronen	526 000

Kap. IV. (*Materieel.*)

Aanbouw oorlogsschepen	Kronen	900 000
Algemeene en bijzondere onderhoudskosten der oorlogsschepen	„	408 500
Mijnwezen in activiteit	„	71 000
Artillerie	„	71 100
Navigatiewezen	„	16 400
Gezondheidsdienst	„	17 400
Intendance	„	29 000
Onderhoud van Land en waterwerken . . .	„	131 700
Diverse uitgaven van de scheepswerven . .	„	217 200
Totaal Kap. IV . . .	Kronen	1 974 000

(„Tidsskrift for Sovæsen".)

Noorsche Landen.

Uit een overzicht van uitgaven en inkomsten van 1880 tot en met 1905 blijkt, dat Denemarken voor zijne militaire uitgaven 44.3 tot 20.4 % van de staatsinkomsten besteedde. Noorwegen 45.9 tot 22.7 % en Zweden 77.4 tot 33.2 %.

(„Tidsskrift for Sovæsen".)

Allerlei.

Amerika.

Volgens „Army and Navy Gazette" betaalde Engeland voor de pantserplaten der schepen type „King Edward VIII" 400000 pd. Aan deze schepen zijn aangebracht platen van 30 cM. tot 10 à 7.5 cM., te samen 4000 ton. Per ton pantsergewicht bedragen de kosten dus 100 pd.

In de Vereenigde Staten van Noord-Amerika wordt daarvoor belangrijk minder betaald. Voor de panterschepen „Michigan" en „North Carolina" schreven in de firma's „Midvale Company", „Carnegie Company" en „Bethlehem Company" resp. voor 69 pd., 74 pd. en 76 pd. per ton.

Terecht is een sterken drang opgekomen die de uniform der Zeemacht meer gerespecteerd wenscht en een verbod wil hebben uitgevaardigd tegen portiers, schoenpoetsers, straatreinigers enz. om uniformen te dragen die de uniformen der zeemacht gelijken.

In het vervolg zal het drinkmokje van den waterstander aan boord in een bakje met een ontsmettingsmiddel worden gehangen (formaldehyde oplossing).

De duikers die de huid van het bij Bellingham (staat Washington) gestrande oorlogsschip „Boston" onderzochten, hebben een lek van 4 voet lengte ontdekt. Dat lek is tijdelijk dicht-

gemaakt, en de „Boston" zou onder eigen stoom naar de marinewerf te Brooklyn vertrekken, om daar hersteld te worden.

De electrische installatie op het nieuwe slagschip „Louisiana" (16000 ton) is meer uitgebreid dan op een der andere schepen van de Marine der Vereenigde Staten. Zij bevat 8 dynamo's, elk van 100 kilowatt bij 125 volt. Verder:

42	motoren	v.	1 P.K.	voor	de beweging der w.d. deuren,
4	„	„	1 „	„	„ „ „ pantserluiken,
2	„	„	50 „	„	het hijschen der sloepen,
6	„	„	30 „	„	deklieren,
26	„	„	3 „	„	munitieliften,
4	„	„	3.5 „	„	„
4	„	„	4 „	„	de horizont. verplaatsing d. munitie
4	„	„	25 „	„	„ bakstoestellen der geschuttorens van 30.5 cM.,
4	„	„	15 „	„	„ idem van 20.3 cM.,
32	„	„	verschillend vermogen	voor	ventilatoren,
1	motor	„	6 P.K.	voor	de stoomwaschinrichting.

De proeven met onderzeesche seinen, genomen door de U.S. Ligthouse board zijn goed geslaagd en bijgevolg zijn toestellen aangevraagd voor 10 lichtschepen, terwijl vijf andere de toestellen reeds dadelijk krijgen.

Aan de zeelieden is kennis gegeven dat tijdens storm en mist de signalen worden gegeven gedurende denzelfden tijd dat de misthoorn wordt geblazen.

Verder worden speciale kolenbooten voor de Marine gebouwd, die er op ingericht worden zoo snel mogelijk kolen te laden en deze ook op zee over te laden op de oorlogsschepen.

(„Army and Navy Journal").

De stranding van de „Boston" op de westkust, bijna tegelijk met het vergaan van het transportschip „Sheridan" bij Honoloeloe, geeft nog al wat drukte in marine-kringen en daarbuiten, in de Vereenigde Staten. Men grijpt de gelegenheid aan om zijn hart te luchten over de laksheid in de marine, en als een uiting van deze stemming moet opgevat worden een artikel in de New-Yorksche „Evening Post", waarin met de gebruikelijke overdrijving gevraagd wordt of Amerikaansche oorlogsschepen zich nog wel op zee kunnen wagen zonder dat ze stranden, botsen of een paar stukken geschut verliezen. Men verzekert dat dergelijke ongevallen in de Amerikaansche marine vergelijkenderwijze veel vaker voorkomen dan bijv. in de Engelsche, en dat er ook de hand gelicht wordt met onderzoek en bestraffing in zulke gevallen.

Juist nu houdt minister Bonaparte zich bezig met de uitspraak der commissie van onderzoek wegens de botsing tusschen de „Illinois" en de „Alabama" bij Newport, op 31 Juli – die tot een der allerergste zeerampen had kunnen leiden. De commissie

heeft niemand schuldig bevonden, maar wijt het geval aan het stelsel van seinen.

Aan de mopperaars wordt echter geantwoord, dat nog pas Maandag 50 oorlogsschepen met 1200 stukken en 16000 man, te Oyster Bay gemanoeuvreerd hebben zonder eenig ongeluk.

(„N. Rott. Ct.").

Te Pensacola zijn, volgens een bericht uit New-York, tijdens den orkaan eenige kleine oorlogsschepen vernield: de „Machias", „Wasp" en „Isla" de „Luzon" zijn gezonken of stukgeslagen, de „Vixen" is gestrand en is vermoedelijk reddeloos verloren.

De „Vixen" is, voor zooveel wij kunnen nagaan, een Engelsche torpedoboot; de andere zijn Amerikaansche schepen. De „Isla de Luzon", op de Spanjaarden veroverd bij Cavite, is een pantserdekkruiser van 1100 ton, de „Machias" een ongepantserde kruiser van nagenoeg dezelfde grootte.

België.

Het instituut voor internationaal recht heeft in een te Gent gehouden vergadering zijn meening uitgesproken over de verplichting van oorlogsverklaring, overeenkomstig de conclusie van het rapport van den Gentschen hoogleeraar ROLIN.

De beraadslaging liep meer over de woorden van het te nemen besluit, dan over den geest.

Het instituut dan is van meening, dat het internationaal recht, de eerlijkheid waartoe de volkeren in hun internationale betrekkingen tegenover elkaar verplicht zijn, en de belangen der staten afzonderlijk, eischen, dat de vijandelijkheden niet mogen aanvangen zonder voorafgaande kennisgeving. Deze kennisgeving kan worden gedaan in den vorm eener bloote verklaring, of in den vorm van een ultimatum. De vijandelijkheden mogen dan pas aanvangen na een behoorlijke tijdruimte, zoodat het beginsel van de voorafgaande ondubbelzinnige oorlogsverklaring niet kan worden opgevat als een soort van fopperij. Het instituut verwacht, dat de mogendheden zich zullen richten naar deze opvatting en hieromtrent vaste afspraken met elkaar zullen maken.

Verder heeft het een uitspraak vastgesteld omtrent luchtballons en telegrafie zonder draad: De lucht is vrij, de staten hebben op de lucht in vrede en oorlog slechts de rechten die noodzakelijk zijn tot zelfbehoud. Vooor telegrafie zonder draad gelden, als er geen bijzondere bepalingen voor gemaakt zijn, de bepalingen van het gewone telegrafisch verkeer. Elke staat is vrij, in het belang van eigen veiligheid de leiding van golven van HERTZ over zijn gebied te land of ter zee te verbieden; onder verplichting, de andere mogendheden terstond van dat verbod kennis te geven.

Het heeft tenslotte de volgende uitspraken gegeven over het gebruik van zeemijnen en zelfwerkende torpedo's.

1. Het is verboden vaste of drijvende mijnen uit te zetten in volle zee.

2. De oorlogvoerende partijen mogen mijnen uitzetten in hun territoriaal water of in het territoriaal water van den vijand, met uitzondering van drijvende of vaste mijnen, die zich kunnen verplaatsen en zoo een gevaar kunnen worden voor de scheepvaart buiten de wateren van de oorlogvoerende partijen.

3a.) Hetzelfde geldt voor onzijdige staten die in hun territoriaal water inrichtingen zouden willen plaatsen om de schending van hun onzijdigheid te verhinderen.

b. Maar de onzijdige staten mogen zulke mijnen niet uitzetten in den doorgang van zeeëngten, die toegang geven tot een open zee.

4. Zoowel de oorlogvoerende staat als de onzijdige staat zijn verplicht tot kennisgeving.

5. Niet nakoming van een dezer regelen maakt den staat die in gebreke is gebleven verantwoordelijk.

China.

Bij den typhoon in de Chineesche zeeën van 18 September werden de Britsche kanonneerbooten „Robin" en „Moarhen" beschadigd. Evenzoo de torpedojager „Taku". De kanonneerboot „Phoenix" en de Fransche torpedojagers „Francisque" en „Fronde" vergingen.

Engeland.

De Admiraliteit besloot dat de kosten voor ontvangst van officieren van vreemde marines voor rekening van het rijk zullen komen.

De Britsche Admiraliteit heeft alle topsemaphoren laten wegnemen daar deze geheel door draadlooze telegrafie vervangen zijn.

Voorts is aan alle schepen met meer dan 300 man equipage verstrekt een tooverlantaarn, teneinde te worden gebruikt om lezingen enz. van officieren te illustreeren.

Engeland is van plan op de eerste Vredes-bijeenkomst in den Haag voorstellen te doen tot vermindering der wapening ter zee.

Op het Pan-Amerikaansch congres werd besloten op dezelfde bijeenkomst voor te stellen dat de volkeren geen gewapende macht meer zouden gebruiken om particuliere schulden te innen (Drago-leer).

De Britsche Admiraliteit heeft weder doen invoeren de bootsmansfluitjes, die een tijd geleden afgeschaft waren.

Op alle schepen worden de kns. van 4.7 cM. vervangen door kns. van 7.6 cM.

De Engelschen zijn niet gelukkig met hunne oorlogsschepen. De kruiser „Terrible" heeft op haar thuisreis van Hongkong haar stuurboordsschroef en acht voet der schroefas verloren. Zij zal onder geleide van een kruiser naar Engeland varen.

Het pantserschip „Mars" van de Portsmouth'sche reserve-

divisie, heeft bij de Naalden (rotsen ten W. van Wight) grond geraakt. De schok werd van het eene tot het andere einde van het schip gevoeld. Het schip maakte water, maar is ten slotte toch goed en wel in de Tor-baay binnengekomen. De duikers bevonden dat er een klinkbout los zat en nog andere schade was aangericht.

Bij Portland is verder de oude kanonneerboot „Landrail", terwijl zij na schietoefeningen teruggesleept werd, volgeloopen en gezonken. De bemanning, op een seiner na, werd met moeite gered.

De „Landrail", die kort te voren door achttien linieschepen en kruisers beschoten was, was met kurk gevuld, om te voorkomen dat zij zou zinken. Dit middel heeft echter blijkbaar niet mogen baten.

Een bericht uit Portsmouth meldt, hoe het is gekomen dat de **zeemijnen in de Solent driftig** zijn geworden. Ongeveer drie weken geleden was een afdeeling matrozen met de torpedokanonneerboot „Niger" naar Spithead vertrokken, om een mijnenveld te ontsteken dat uit achttien electrische contactmijnen bestond. Het plan was om slechts een mijn door een electrische vonk te laten springen, de anderen zouden dan, naar men aannam, door den schok ontploffen. Van deze ontplofte er echter maar een, de overige zestien sloegen van het anker en werden driftig. Zij waren elk gevuld met 500 pond schietkatoen en hadden een zwaar gewicht, om ze dicht bij den bodem te houden. Zoodra de admiraliteit op de hoogte gesteld was, werd een afdeeling uitgezonden om naar de mijnen te dreggen en ze op te ruimen. Tot Maandag 29 October waren er 10 gevonden. De marineoverheid doet nu al haar best om de overige te ontdekken. De kustwachten langs de Solent en de menschen, die langs het strand wonen, zijn door de Admiraliteit gewaarschuwd, om naar deze mijnen uit te kijken.

Ter hoogte van Brighton zijn de torpedojagers „Usk" en „Vulture" **in botsing** geweest. De „Vulture" werd ernstig aan den boeg beschadigd en moest door den ander naar Portsmouth gesleept worden. („N. Rott. Ct.").

De „Standard" meldt dat de Admiraliteit voornemens is vier slagschepen van het type „Majestic" van de Kanaalvoot, twee slagschepen van hetzelfde type van de Atlantische vloot en twee van het „Formidable"-type van de Middellandsche Zeevloot in **reserve te plaatsen,** met een kernbemanning.

Eveneens zal de geheele Royal Sovereign-klasse in reserve worden geplaatst, zonder bemanning. De manschappen, die daardoor vrijkomen, zullen worden gebruikt voor het uitbreiden van de kernbemanning der reserve torpedo-vloten.

Frankrijk.

4 Aug. j.l. hield Admiraal Fournier een rede tot de officieren

bij het einde der manoeuvres, waarin door torpedobooten alle aanvallen op Marseille en Toulon waren afgeslagen.

Wij halen de volgende woorden aan:

„De resultaten toonen aan dat het ideaal verdedigingsmiddel voor havens is de torpedoboot bij nacht en de onderzeeër bij dag. Terwijl machtige slagschepen noodig zijn voor aanvallen in open zee, verzekeren ons de torpedobooten de verwoesting eener vijandelijke vloot die onze havens nadert".

(„Army and Navy Journal").

Uit „Le Yacht" ontleenen wij aan een stukje over de Fransche zeemacht de volgende regels:

„Want het is bekend dat kustverdedigers zelfs niet deugen om de kusten te beschermen. De leer, verdedigend op te treden heeft nog overal schipbreuk geleden en de Zweedsche Admiraliteit denkt er zelfs over hare kustverdedigers te vervangen door torpedobooten of meer of minder beschermde kruisers".

Nederland.

Onze Vloot. Den 26sten Mei 1906 werd te 's-Gravenhage opgericht de Nederlandsche Vereeniging „Onze Vloot", eene vereeniging, die bij het Nederlandsche volk het besef wenscht op te wekken, dat tot behoud van onze zelfstandigheid en van de welvaart, voortvloeiende uit het bezit van onze koloniën, eene krachtige oorlogsmarine noodig is.

De door haar aan het Nederlandsche volk gerichte oproeping wijst er terecht op, dat bij een ten ondergaan van ons zelfstandig volksbestaan, ons zeer zeker hoogere lasten voor de defensie zouden worden opgelegd, dan thans noodig zijn voor het aanschaffen en onderhouden van een krachtiger zeemacht, dan de bestaande.

Het is in geenen deele het streven der vereeniging zich op een technisch standpunt te stellen, evenmin eenig denkbeeld na te jagen, als het cadeau doen van een oorlogsbodem aan het Rijk. Dit laatste zou een korten tijd van inspanning, daarna verloop van de beweging met zich brengen.

Nederland is aan de veiligheid van het vaderland en aan de zelfstandigheid van zijn volksbestaan verplicht, om met ernst en ijver te streven naar krachtige en daadwerkelijke weerbaarheid te land en ter zee.

De vereeniging zal zeer zeker groote belangstelling en bijval oogsten bij het personeel der zeemacht.

Onlangs zijn te Rotterdam gepasseerd om binnendoor, langs de Rijn, de Main, het Ludwigskanaal en de Donau hun bestemming te bereiken, vier niet bewapende kanonneerbooten, door de Roemeensche regeering te Londen besteld. Deze booten, die een diepgang van slechts 85 centimeter hebben, zijn bestemd voor den dienst op de Donau; zij werden twee aan twee gesleept.

Valschijven. Bij de Werfdivisie werden voor den onlangs gehouden Marine-schietwedstrijd te Huisduinen een negental kopschijven, die omvallen indien ze door een geweerkogel getroffen worden, ontworpen en aangemaakt. Zij bleken goed te voldoen.

De eenvoudige inrichting wordt voldoende weergegeven door de figuren op plaat IV.

De schijven werden na het omvallen met de hand weer opgezet. Dit had ook gemakkelijk mechanisch vanuit de standplaats der schutters kunnen geschieden, door het aanbrengen van een as met belkruk, waaraan treklijn en contragewicht of veer, de as verder voorzien van eene kruk achter elke schijf.

Maandag 3 November werden te Hellevoetsluis publiek verkocht de oude monitors „Panter" en „Wesp." De „Panter" bracht *f* 28 430,49[5] en de „Wesp" *f* 31 310,11 op.

Ned. Indië.

Een ontwerp voor den bouw van een nieuw droogdok heeft den minister bereikt. De kosten zijn geraamd op f 1 450 000, ongerekend het transport naar Indië en de kosten voor het gereedmaken der ligplaats. Waar het dok geplaatst zal worden is nog niet bepaald.

Voor afwerking, uitrusting en uitzending van de drie torpedobooten, verbeterd type „Hydra", is f 220 000 bestemd.

(„De Ingenieur").

Rusland.

Daar de Russische regeering weigert eenige schadevergoeding te betalen voor het doen zinken van den Engelschen stoomer „Knight Commander" gedurende den Russ-Jap. oorlog, is door den Britschen gezant voorgesteld deze zaak aan het Haagsche scheidsgerecht voor te dragen.

Het ministerie van marine zendt den laatsten tijd een niet onbelangrijk aantal groote torpedobooten (300 ton) van de werven te St. Petersburg per spoor naar Wladiwostok, evenals verscheiden kleine kanonneerbooten, die uit elkaar genomen zijn.

(„N. Rott. Ct.").

MEDEDEELING.

De Redactie heeft besloten de op pagina 90 van de 1[e] aflevering van den 20[sten] jaargang (10 Mei 1905) genoemde ranglijst van de officieren der verschillende korpsen van de zeemacht niet meer te doen bijhouden. Het geringe gebruik, dat daarvan gemaakt werd, wettigde het voortzetten van dit betrekkelijk omvangrijke werk niet.

WEDSTRIJDEN

EERSTE NATIONAAL MILITAIR GYMNASTIEK- EN SPORTFEEST TE BREDA.

Hoewel voor de in Nederland vertoevende lezers van het Marineblad de verschillende dagbladen voor voldoende publicatie zorgden van de wedstrijden te Breda, op het Eerste Nationaal Militair Gymnastiek- en Sportfeest van 2, 3 en 4 October j.l., vermelden we het onderstaande nog voor onze buitenslands vertoevende lezers, en wel speciaal het gedeelte de Marine betreffende.

Waar oorspronkelijk de onderofficiers-voetbalvereeniging „het Zesde", eenige jaren geleden een algemeene voetbalwedstrijd onder de militairen wenschte uit te schrijven, en zij zich om steun wendde tot eenige officieren, werd dit plan omgewerkt, uitgebreid en een onderdeel van een nieuw grootsch idee, n.l. het houden van geregelde nationale militaire gymnastiek- en sportwedstrijden.

Het beoogde groote doel van de leiders, voor welk doel zij van alle zijden krachtigen steun mochten ondervinden was, om, door geregeld terugkeerende militaire gymnastiek- en sportfeesten, waar op allerlei gebied van sport de deelnemers zich zouden kunnen meten, ten eerste: de veelzijdige gymnastische ontwikkeling van het lichaam door goed geleide lichaamsoefeningen te bevorderen, waarbij wedstrijden natuurlijk een aangename en goede prikkel zijn, maar tevens en vooral door de militairen in hun diensttijd te leeren hoe nuttig en aangenaam het is, het lichaam te oefenen. Hierdoor kunnen die militairen worden een kern van goed ontwikkelde, krachtige, weerbare, gezonde personen, opdat van hen moge uitgaan eene betere weerbaarmaking van ons geheele volk. Na hun terugkeer in de burgermaatschappij toch, kunnen zij worden, door woord en meer nog door voorbeeld, propagandisten voor het schoone streven de lust tot lichaamsoefening meer algemeen te verbreiden, waardoor wij een gezonder, krachtiger en meer energieke natie bekomen.

Te voren waren reeds aan de verschillende autoriteiten uitnoodigingen, programma's, wedstrijdbepalingen enz. enz. gezonden en was mede de Marine uitgenoodigd hare schepelingen tot de wedstrijden op te roepen.

Uit den aard van de zaak zijn de bemanningen van verschillende schepen niet gemakkelijk tot elf- of twaalftallen voor voetbal of korfbal te combineeren, waar geregelde, gezamenlijke en langdurige oefening in deze spelen een voldoende graad van bekwaamheid kan doen verkrijgen.

Toch kon de Directie Willemsoord, waar geregeld op 's Rijks werf geoefend kon worden, uitkomen met een 40-tal schepelingen, waaronder voor voetbal 11 man van Hr. Ms. „Van Speyk" en 11 man van Hr. Ms. „Bellona", voor korfbal 12 matrozen 3e kl. van Hr. Ms. „Friesland" en voor driekampen een 9-tal onderofficieren. Hoewel het elftal van Hr. Ms. „Van Speyk" sterker was, dan dat van Hr. Ms. „Bellona" werd met beide uitgekomen, daar het doel niet alleen mocht zijn een prijs trachten te halen doch tevens om door aanschouwing van de vele spelen en betere spelers de lust tot lichaamsoefening verder onder de anderen te verspreiden en bevorderen. Waar deze eerste maal vooral te veel moeielijkheden in den weg gelegd worden, bederft men te veel voor later.

Door het vertrek van Hr. Ms. „Friesland" vielen eenige onderofficieren af, het stel korfballers werd op de „Tromp" overgeplaatst. De twee driekampen waren: I. *a.* polsstok hoogspringen, *b.* loopen over 500 M., *c.* staafwerpen, II. *a.* driesprong, *b.* loopen over 100 M., *c.* steenwerpen.

Verder zou nog individueel gekampt kunnen worden in een driekamp *a.* hoogspringen, *b.* klimmen, *c.* hindernisloop, waarvoor zich van de schepelingen een 15-tal opgaven, terwijl te Breda nog een kamp voor groepen van 4 man werd uitgeschreven, n.l. touwtrekken, waarvoor de Marine 4 groepen leverde. Voor de wedstrijden was Amsterdam uitgekomen met 5 mariniers voor de 2 driekampen. Hellevoetsluis bleef thuis.

Op den dag van vertrek viel nog een onderofficier af door opname in het hospitaal en een door overplaatsing en bleven voor de driekampen 2 bootslieden en 3 kwartiermeesters over, die ongelukkigerwijze niet veel te zamen hadden kunnen oefenen en waarvan een als reserve eerst laat was ingevallen.

Op 1 Oct. 's avonds te Breda aangekomen werden de schepelingen gehuisvest in de Chassé-kazerne, eene nieuwe infanteriekazerne van het 6e Regt. achter welke kazerne een gedeelte van het terrein gelegen was.

Het feestterrein was enorm groot en uitermate geschikt voor deze groote wedstrijden waar 600 à 700 militairen zich in verschillende kampen onderling zouden meten. Er waren 51 korpsen of deelnemende groepen.

Ieder deelnemer ontving een feestprogramma, waarvan de voorrede nogmaals in aangename overtuigende stijl de beteekenis dezer wedstrijden uiteenzette.

Dagelijksche programma's werden ook nog uitgegeven waarin ieder dadelijk kon zien op welk uur zijn ploeg en tegen welke tegenpartij uit moest komen. Op het dagprogramma van den eersten dag was nu te zien, dat er o.a. 23 elftallen voor voetbal uitkwamen, 12 achttallen voor vuistbal, 10 twaalftallen voor korfbal, 11 groepen voor driekamp I en 17 groepen voor driekamp II.

Er behoeft hier wel niet verzekerd te worden, welk ontzaggelijk werk de commissie met voorbereiding enz. achter den

rug had en welke drukke dagen deze wedstrijddagen voor haar nog geweest zijn.

De regeling van alles was uitstekend en waar zooals op alles, wat nieuw ondernomen wordt, wel verbeteringen zijn aan te geven, zal de commissie ook zelve wel de noodige aandacht aan die onderdeelen gewijd hebben om haar voordeel te doen met hier en daar geuite opmerkingen en aanwijzingen.

Onder meer afgebakende terreinen waren o.a. 4 voetbalvelden, 2 voor vuistbal en 2 voor korfbal; bij alle spelen officieren als scheidsrechter of (bij voetbal) zoo mogelijk beroepsscheidsrechters van den voetbalbond, terwijl bij alle spelen nog officieren den scheidsrechter terzijde stonden.

De voetbalwedstrijd was voor Hr. Ms. „Bellona" al dadelijk ongelukkig, de eerste helft van den tijd maakte zij wel 1—0, doch op de tweede helft werd het 1—1 en juist 5 sec. voor het einde (opgaaf scheidsrechter) werd hun 2e doel genomen.

De „Van Speyk" versloeg hare tegenpartij (11e Regt. Inf.) met 5—1, doch zij moest het den volgenden dag tegen het 10e Regt. afleggen. De korfballers werden ook verslagen 5—4 en dit scheen dus een treurig figuur dat de Marine gemaakt had. Toch moet in aanmerking genomen worden, dat de elftallen van eenige clubs der landmacht leden onder zich tellen, welke voor hun dienstverband in Nederlandsche clubs bekende spelers waren; het kan dan ook bepaald gezegd worden, dat alles in aanmerking genomen de Marine geen slecht figuur maakte. Eene aansporing tot meerdere oefening! De jeugdige schepelingen der „Friesland" („Tromp") speelden zelfs vlugger, netter en handiger dan de tegenpartij (oordeel van eenige officieren der landmacht en burgers, ook Soldatencourant No. 2, Oct. 1906, prijst hun spel). Waar echter vooral bij korfbal ook lichaamslengte een groote factor is en de jongens volwassen personen tegenover zich hadden, ondervonden zij dit tot hun nadeel.

Bij de driekampen bleek hoeveel geregelde en langdurige oefening vermag. De meesten maakten slechte tijden door te weinig training en daardoor in het begin te hard af te gaan.

De 5 mariniers uit Amsterdam beweerden maar 8 dagen te hebben kunnen oefenen.

Afgescheiden nog van het al of niet juiste dezer bewering is het wel eens goed, dat zulke personen zien, wàt er noodig is om op veelzijdig gebied „goed" op een wedstrijd uit te komen, en ware het te wenschen, dat voor liefhebbers (beter nog zou het zijn voor ieder verplichtend) geregeld iederen dag $1/2$ uur beschikbaar was om het geheele lichaam los en lenig te houden. Nu is vaak één uur éénmaal per week beschikbaar, waarbij dan degenen die wat van lichaamsoefening houden, „des guten zuviel" nemen en eenige dagen stijve spieren en ledematen houden, wat juist bij geregelde oefening niet voor moet komen.

Bij de individueele driekamp behaalden 3 der schepelingen prijzen, n.l.:

3e prijs, kwartiermeester v. ROEKEL, Wachtschip „Willemsoord",
8e „ „ GRENSVEN, „ „
9e „ marinier 1e kl. G. JANSEN (19861) Hr. Ms. „Bellona".

Het nummer touwtrekken trok zeer veel belangstelling, bij herhaling bleef de ploeg „Bellona" overwinnaar en moest ten laatste om de 1e, 2e en 3e prijs gekampt worden tusschen „Bellona". 4e Regt. Inf. te Leiden en Regt. Genietroepen. De „Bellona" versloeg 2–1 het 4e Regt. en daarna werd tegen de Genie eerst aan beide zijden eenmaal gewonnen tot de derde maal de overwinning aan het korps Genie bleef met den 1sten prijs, een zilveren kruis, uitgeloofd door de Marine-sportvereeniging; 2e prijs „Bellona", 3e prijs 4e Regt. Inf.

Eene feestuitvoering 's avonds 2 October, muziekuitvoering op de markt te Breda en op het feestterrein, generale taptoe 's avonds 3 Oct. en tusschen-nummers op het terrein, als colonne geweer van ± 60 man, carousselrijden door aangespannen stukken snelvuur veldgeschut, een voltige uitgevoerd door 7 man van het 3e Regt. huzaren ('s Hage) over 1–6 paarden, gymn. oefeningen aan de brug enz. luisterden op aangename wijze de feesten op.

Het weer, dat na 's middags op den 1sten dag tot 's avonds op den 2den dag treurig was, kreeg op 't laatst medelijden en den laatsten dag kwam een zonnetje het geheel en de beslissende kampen opluisteren, terwijl de tribune ook gelukkig goed bezet raakte.

Na afloop had de prijsuitdeeling plaats door ZExc. den luit.-generaal A. KOOL, en behoorden daarmede die feesten ook alweer tot het verleden. Mogen zij aan het goede doel beantwoorden. Waar bij de verschillende bekend geworden uitslagen geen tijden vermeld zijn is de vermelding der namen hier weinig belangrijk. De voetbalwedstrijden werden gewonnen: 1e prijs Gren. en Jagers, 2e prijs 2e Regt. Inf., 3e prijs Regt. Genietroepen, 4e en 5e prijs 10e en 8e Regt. Inf. Voetbalwedstrijd voor vereenigingen Eereprijs Velocitas-cadetten, 1e prijs „'t Zesde".

EERSTE ALGEMEENE MARINE-SCHIETWEDSTRIJD, HUISDUINEN 17–24 SEPT. 1906.

Groepwedstrijd geweer.

Afstand 300 M., knielende of staande, vrije hand, concoursschijf, 5 schutters, elk 5 schoten, max. tijd 4 minuten, max. punten per man 40.

De eerste prijs werd gehaald door de groep van Hr. Ms. „Bellona", onder luitenant ter zee 2e kl. M. H. VAN DULM met 117 punten, de tweede prijs door Hr. Ms. „Marnix", luitenant ter zee 2e kl. M. J. L. ROSMAN, de derde prijs door de IIe Afdeeling Mariniers, 1e luitenant H. F. CLARKSON. De beste serie werd geschoten door korp.-konstabel P. H. WALTZ, 31 punten

Groepwedstrijd geweer, tirailleervuur.

Afstand 300 M., knielende, vrije hand, 5 valkopschijven van 5 dM., 5 schutters, max. aantal schoten 5, max. tijduur 1 min.

De eerste prijs werd gehaald door de groep van Hr. Ms. „Bellona", onder luit. ter zee 2e kl. M. H. VAN DULM met 10 patr., in 12.8 secunden, de tweede prijs door de IIe Afd. Mariniers, onder 1e luit. H. F. CLARKSON, de derde prijs door Hr. Ms. „Van Speyk", onder luit. ter zee 2e kl. N. MAATS.

Personeele wedstrijd geweer korporaals en manschappen.

Gegevens overeenkomstig groepwedstrijd geweer. De Eereprijs, uitgeloofd door H. M. de KONINGIN, zilveren horloge met ketting, werd gehaald met 36 punten, door kwartiermeester W. VAN ZIJL.

Personeele wedstrijd geweer onderoffic. (sergeants en hooger).

Gegevens als voren. De Eereprijs, toegekend door H. M. de KONINGIN, groote zilveren medaille, werd gewonnen door sergeant-konstabel P. COLIJN, met 36 punten.

Scherpschutterswedstrijd. Alle rangen en standen.

Afstand 300 M., Houding naar keuze, vrije hand, kopschijf van 5 dM., 10 maal gedurende 5 sec. zichtbaar, 10 patronen, max. punten 110.

Het eereteeken met diploma van meester-scherpschutterschap der K. M. in Nederland werd gewonnen door den marinier 1e kl. T. D. DE VRIES, met 8 treffers en 88 punten.

Groepwedstrijd revolver.

Afstand 35 M., staande vrije hand R of L, revolverconcoursschijf, 5 schutters, elk 6 schoten, max. tijd 2 min., max. punten per man 48.

De 1e prijs werd gehaald door de groep van Hr. Ms. Wachtschip te Willemsoord, onder luitenant ter zee 2e kl. P. F. POSTEMA, met 168 punten, de tweede prijs door Hr. Ms. „Tromp", 1e luit. der mariniers P. J. J. MICHIELSEN, de derde prijs door Hr. Ms. „Bellona", luit. ter zee 2e kl. W. LAM. De hoogste serie schoot matroos-schrijver C. J. KORNDORFFER, 40 punten.

Personeele wedstrijd revolver, officieren.

Afstand 35 M., staande, vrije hand R of L, concoursschijf, 6 schoten, max. tijd 2 min., max. punten 48.

1e Luit. der Mariniers P. J. J. MICHIELSEN, 1e prijs 39 punten, luit. ter zee 2e kl. M. H. VAN DULM 2e prijs, uitgeloofd door de Marineclub, 37 punten, 1e luit.-kwartierm. E. A. VAN WELY, 3e prijs, 33 punten, kapt. der Mariniers J. V. D. KOP, 4e prijs, 32 punten.

Als voren onderofficieren (sergeant en hooger).

Eereprijs van Z. K. H. Prins HENDRIK DER NEDERLANDEN, groote zilveren medaille, opper-konstabel L. DE JAGER, 42 punten.

Als voren korporaals.

Eereprijs van Z. K. H. Prins Hendrik der Nederlanden, kleine zilveren medaille, korporaal-schrijver L. Braat, 33 punten.

Als voren manschappen.

1e Prijs, groote zilveren medaille, uitgeloofd door de Marine-vereeniging: marinier 2e kl. J. Hofman, 41 punten.

2e Prijs, zilveren kruis, uitgeloofd door de Marine-Sport-vereeniging: matroos 2e kl. J. W. Goedhart, 38 punten.

Personeele wedstrijd geweer t. k. s. o. manschappen.

Afstand 15 M., staande, vrije hand, 6 valkopschijfjes van 5 cM., 5 schoten.

1e Prijs: matroos 3e kl. G. Dissel, 4 treffers.

BOEKAANKONDIGING.

Een Marineraad.

In aflevering 9 van „de Gids", jaargang 1906, komt onder bovenstaanden titel een belangwekkend artikel voor van de hand van den oud-luitenant ter zee 2e kl. A. E. Thierens.

Schrijver wenscht door de instelling van een marineraad te komen tot een thans niet bestaande continuïteit van aanbouw voor de vloot. Het is niet doenlijk voor een minister van marine voldoende op de hoogte te komen en te blijven van alle vorderingen in de techniek van aanvals- en verdedigingswerktuigen ter zee, om alleen organisator der Marine te kunnen zijn. Van den directeur-generaal voor de marine bij een vereenigd departement van oorlog en marine, zou men wel grootere continuïteit, maar geen rijpere denkbeelden mogen verwachten. De afdeelings-chefs hebben dagelijksche werkzaamheden, die buiten eene gezette studie liggen, terwijl hun verblijf aan het departement ook veelal van te korten duur is. Voor den staf gelden dezelfde bezwaren, altans practisch schijnt het gewenschte nuttig effect uitgesloten. Daarom is noodig een marineraad, die studeert en organiseert en van advies dient aan den minister. Er zal geen aanbouw plaats hebben als de verantwoordelijke minister niet meegaan kan met de plannen van den raad, men kan echter leiding geven, door de grondgedachten voor organisatie en aanbouw voor 15 à 20 jaar vast te leggen in eene wet. Als gevolg van vorderingen der maritieme wetenschap zou deze wet wijzigingen kunnen ondergaan, niet echter als gevolg van eene andere waardeering van het bestaande door een volgend minister.

Velen zullen het bestaan van de door schrijver opgegeven voordeelen niet erkennen, waartoe o.a. verwezen kan worden naar de 4e alinea van de in dit „Marineblad" voorkomende

memorie van toelichting en naar het eerste gedeelte van hetgeen onder „Frankrijk" bij Marinebegrootingen Buitenland in dit blad voorkomt.

Heresies of Seapower.

Onder den titel: „Fitness to win" komt in de October-aflevering der „Marine Rundschau" een résumé voor van „Heresies of Seapower" door FRED. T. JANE.

Leiding van landingen.

In een vergadering van de Indische krijgskundige vereeniging, gehouden d.d. 9 Januari 1906 te Weltevreden, werd door den luitenant ter zee 2e kl. A. TEN BROECKE HOEKSTRA eene voordracht gehouden over leiding van landingen. Het behandelde verscheen in druk in het orgaan der vereeniging.

Hoewel de lezing werd gehouden voor niet-zeevarenden, zal toch deze voordracht, als samenvoeging van gegevens en beschouwingen over landingen voor menig marine-officier eene geschikte leiddraad vormen, terwijl de lezing ten zeerste wordt aanbevolen voor degenen, die landingen als in 1905 op Celebes plaats hadden, nog niet bijwoonden.

Het moet daarom op prijs gesteld worden, dat afzonderlijke deeltjes van het orgaan, het genoemde onderwerp behelzende, verkrijgbaar gesteld zijn bij de fima J. C. DE BUISONJÉ & ZOON te Nieuwediep. De prijs is *f* 1.—.

Zeevaartkundige opgaven voor aspirant tweede en eerste stuurlieden, door P. BOSSEN, Leeraar aan de Kweekschool voor Zeevaart te Amsterdam.

Dit boekje is van zeer groot nut voor de aspirant tweede en eerste stuurlieden, zoo ook voor de zeeofficieren bij het studeeren voor hun examen voor hoogeren rang. Het eenige nadeel, dat er aan is verbonden, is, dat het zoo nuttige opzoeken in de Nautical of BUIJS-Almanak bij het oplossen van deze vraagstukken achterwege blijft, en dit is ook een belangrijke factor bij 't cijferen in de praktijk.

Het materieel onzer Marine.

In de „Vragen des Tijds" werd een verhandeling onder bovenstaanden titel opgenomen, geschreven door den heer A. E. THIERENS.

Schrijver onderwerpt het materieel onzer marine aan eene kritiek, die veel goeds bevat. Hij is tegenstander van den aanbouw van pantserschepen en houdt een warm pleidooi voor het aanschaffen van torpedobooten. Vooral in Nederland zouden die bij hun taak gesteund moeten worden door mijnversperringen en door kustgeschut, door de marine te bedienen. Hij noemt daarvoor vele goede motieven.

Schrijver zegt geen torpedo-specialist te zijn, dit blijkt wel,

waar hij het gebruik der torpedo aan nadere beschouwing gaat onderwerpen, toegegeven wordt echter ook, dat hij de waarde der torpedo niet te hoog schat. Dit en eenige foutieve opgaven (bestaan van spartorpedobooten, opnoemen der torpedo-inrichtingen aan boord der schepen) oefent echter geen invloed uit op het zwaartepunt van het betoog.

Wat daaraan wel veel van de waarde ontneemt, is, dat geheel over het hoofd gezien wordt, hoe bij uitbreiding van de torpedovloot niet alleen booten en torpedo's aangeschaft dienen te worden, maar ook gebouwen en werkplaatsen om dit veeleischend wapen naar behooren te behandelen. Evenmin kan voor de bepaling van de sterkte van het personeel een gewoon rekensommetje dienen, ook daar is veel meer noodig dan het aantal booten maal de bemanning, vooral aan officieren. Wel komen door opruiming van de schepen ander personeel en andere gebouwen vrij, maar het zou nog lange jaren duren en veel geld kosten voor personeel en inrichtingen zouden voldoen aan de daaraan te stellen eischen. Het aantal booten, dat aangekocht zou mogen worden, indien slechts de door schrijver genoemde bedragen beschikbaar zijn, zou verre beneden zijne opgave blijven.

Waar schrijver verder in Oost-Indië uitsluitend torpedobooten zou willen stationneeren, wordt toch wel over het hoofd gezien, dat een vijand, die over een aantal jagers beschikt, spoedig eene groote slachting onder die booten zou doen houden.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingen enz.

Ned. krt. N°. 154. Zuidwestkust Nieuw-Guinea. 1 : 1.000.000.

's Gravenhage, 1899. Groote correctiën 1906. Prijs f 1.45.

Door deze uitgave *vervallen* alle vorige uitgaven van Ned. krt. N°. 154.

Ned. krt. N°. 222. Noordzee. Haven van IJmuiden met plan: Noordzeekanaal. 1 : 7.500.

's Gravenhage, Juli 1906. Prijs f 1.45.

Door deze uitgave *vervallen* de vorige uitgaven van Ned. krt. N°. 222.

Ned. krt. N°. 285. Westkust Borneo. Blad IV. Karimata-eilanden. 1 : 200.000.

's Gravenhage, September 1906. Prijs f 1.50.

Door deze uitgave *vervalt* Ned. krt. N°. 50.

Alle verkrijgbaar bij de GEBR. VAN CLEEF, Spui 28*a*, 's Gravenhage.

Nieuwe hoofdstukken en aanvullingsbladen V. K. M.

Deel	I	hoofdst.	IV*b*	aanv.bl.	4
„	I	„	XVI	„	6
„	II	„	VI	„	4
„	I	„	II	vernieuwd.	
„	I	„	V	aanv.bl.	6
„	I	„	IV*a*	„	2
„	I	„	VI*a*	„	4
„	I	„	VI*b*	„	2
„	I	„	VI*d*	„	1
„	I	„	VI*f*	„	1

Circulaires voor de Zeemacht.

N°. 369. 29 Sept '06. D. N°. 72. Wijziging van N°. 305. Toevoeging van kamferolie aan het koolzuur der afkoelingsinrichtingen moet achterwege blijven.

N°. 370. 1 Oct. '06. S/B. N°. 46. Invulling van gedragslijsten van onderofficieren.

N°. 371. 5 Oct. '06. S/B. N°. 59. Manoeuvreeren bij gevechtsoefeningen.

N°. 372. 29 Sept. '06. S/B. N°. 79. Voorschriften draadlooze telegrafie.

N°. 373. 11 Oct. '06. S/B. N°. 35. Meester-scherpschutterschap der K. M. in Nederland.

N°. 374. 12 Oct. '06. C. N°. 28. Verkrijgbaarstelling dictaat Versterkingskunst Kon. Inst. der Marine.

LIJST VAN NIEUWE BOEKEN

OPGENOMEN IN DE BIBLIOTHEEK VAN HET KONINKLIJK INSTITUUT VOOR DE MARINE TE WILLEMSOORD.

Aardrijkskunde.

A. FRANSSEN HERDERSCHEE . . . . Verslag van de Tapanahoni-expeditie.

————. . . . Détermination de latitude et d'azimuth dans les Pays-Bas. I, 1904.

————, . . . Détermination de la longtitude, de la latitude et d'un azimuth à Ubagsburg en 1893.

J. FREIHERR VON BENKO . . . . . Reise S. M. schiffes „Zrinyi" über Malta, Tanger und Teneriffe nach West-Indien im Jahre 1885 und 1886.

————. . . . Rapport omtrent den waarnemingsdienst der vaarwaters naar Soerabaija, met 309 bijlagen en 293 teekeningen.

————. . . . Bescheiden betreffende de verbetering van het Westgat van straat Madoera.

————. . . . Jaarverslag van den Topographischen dienst in Nederlandsch Indië over 1905.

Geschiedenis, internationaal Zeerecht, enz.

————. . . . Gedachtenisbladen der hulde aan JULIUS CONSTANTIJN RIJK, vice-admiraal.

J. I. DE ROCHEMONT . Generaal JAN VAN SWIETEN, 1807—1888.

R. W. J. C. v. D. WALL BAKE . . . . . Levensbericht van JOHANNES GROLL, 1814—1884, oud-zeeofficier, oud-voorzitter van den Raad van Bestuur der N.-I. Spoorweg-Maatschappij.

Dr. C. A. ABBING . . Levensbericht van THADE PAN, luitenant ter zee.

Dr. J. A. VAN DER STOK. Een zeldzaam Nederlander. Levensbeschrijving van Zijne Excellentie MENNO DAVID Graaf VAN LIMBURG STIRUM.

F. DE BAS . . . . MENNO DAVID Graaf VAN LIMBURG STIRUM, oud-minister van oorlog, oprichter van den anti-dienstvervangingsbond.

Captain A. F. MAHAN. Seapower in its relations to the war of 1812.

Krijgskundige wetenschappen.

RENE DANCLUY . . La lutte pour l'Empire de la Mer. Exposé et critique par R. DANCLUY, capitaine de frégate. 1906.

CHARLES BOS. . . . La Marine qu'il nous faut, par C. BOS, deputé de Paris, Rapporteur du budget de la Marine 1906.

————. . . . Handboek voor de Vesting-artillerie. Aanhangsel ten dienste der Pantserfort-artillerie.

LEONCE ABEILLE . . Marine française et marines étrangères.

DE CUVERVILLE . . Les leçons de la Guerre.
Port-Arthur Tsoushima.
Ce qu'il faut à la Marine.

W. E. v. DAM v. ISSELT De stelling van Amsterdam.

F. TORES et H. NOALHAT . . . . . Les bateaux sous-marins. Technologie 1900.

BRASSEY . . . . . The naval annual.

JOSEF KOSAK . . . Gebrauchliche Winkel, Länge und Geschwindigkeitsmasse im Schiesswesen. 1906.

A. M. OP TEN NOORT en D. VAN DEN BERG . Het beleg van Port-Arthur en wat daaruit af te leiden valt ten aanzien van de stelling van Amsterdam.

PAUL F. CHALON . . Les explosifs modernes.

A. MOISSON . . . . Pyrodynamique. Théories des explosions dans les canons et les torpilles. 1887.

Natuurkundige wetenschappen.

H. A. LORENTZ. . . . Beginselen der Natuurkunde, Deel I. Deel II, 1ste stuk, 2de stuk en 3de stuk.
Dr. J. C. SCHALKWIJK. De Natuurkunde II Deel. Uitbreiding van de hoofdstukken Warmte, Magnetisme, Electriciteit. 1906.
C. LEISS . . . . . Die optischen Instrumenten der Firma R. FUESS, deren Beschreibung, Justierung und Anwendung. 1899.
EDUARD RIECKE . . Lehrbuch der Physik. Dritte verbesserte und vermehrte Auflage.
RUSSELL . . . . . The planning and fitting up of laboratories.

Nautische wetenschappen.

A. STUPAR . . . . Terrestrische Navigation, Fiume. 1905.
AGNES A. CLERKE . A popular history of astronomy during the nineteenth century. 1902.
PERRIN . . . . . Nouvelles tables destinés à abréger les calculs nautiques, 4me edition. 1906.
MAGNUSSON . . . . Notes on shipbuilding.
JULIUS HANN . . . Lehrbuch der Meteorologie. 1906.

Stoomwerktuigkunde.

G. A. SCHULZE. . . Theorie und Praxis der Feuerungskontrolle in leicht verständlicher Darstellung. 1905.
HUGO GÜLDNER . . Das entwerfen und berechnen der Verbrennungsmotoren. Handbuch für Konstrukteure und Erbauer von Gas und Ölkraftmotore.
JOHN G. LIVERNDE . Engine Room practise.
A. TEN BOSCH N. JZN. De electrotechnische school.

Diverse onderwerpen.

———— . . . . Flaggenbuch Reichs Marine Amt. Berlin 1905.
MAURICE FARMAN. . 3000 K.M. en ballon.

VERBETERING.

Het hoofd van den tabel, voorkomende op bladz. 422 (Korte mededeelingen) gelieve men als volgt te lezen:

Nummer v. 't schot.	Lading gewicht		Gasdruk		Aanvangssnelheid	
	in lbs.	in K.G.	in lbs. per □″.	in K.G. per cM².	in ft. sec.	in M. sec.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

MUTATIËN IN NEDERLAND.

Maand September 1906.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Adelborst 1e kl.	G. J. T. Bakker	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl.		10 Sept.
id.	D. van Nijmegen Schonegevel			
id.	G. P. Wesselink			
id.	J. Veldkamp			
id.	G. J. Wijers			
id.	J. M. de Booij			
id.	R. J. Brakema			
id.	L. Keers			
id.	J. van Reede			
id.	G. van Heteren			
id.	W. J. Hoffman			
id.	J. L. Andreae			
id.	K. W. Thomas			
id.	T. W. van Rees			
id.	J. Sickenga			
Luit. t. z. 1e kl.	A. van der Sluis	Marnix	non-actief	3 „
id.	W. J. Tijl	Wachts. W/o.	Marnix	„
id. 2e „	C. A. Borren	verlof	Wachts. W/o.	12 „
id.	G. J. W. Putman Cramer	Tromp	Directie A/d.	8 „
Off. v. adm. 1e kl.	J. A. Grootendorst	op pensioen gesteld		1 „
id. 2e „	C. P. Soutendam	bevorderd tot off. v. adm. 1e kl.		„
Kapt. ter zee	G. P. van Hecking Colenbrander	non-actief	actief te 's-Gravenh.	5 „
Luit. t. z. 1e kl.	F. van Wageningen	Wachts. W/o.	Friesland	13 „
id.	J. de Lange	Bellona	Wachts. Wo.	„
Offv. adm. 2e kl.	D. Kool	Oost-Indië	1°. met verlof 2°. non-actief	1 „ 29 „
Kapt. ter zee	J. B. Snethlage	commt. Friesland	non-actief	14 „
id.	R. O. J. Verschoor	commt. Tromp	commt. Friesl.	„
Kapt.-luit. t. z.	G. L. Goedhart	1e off. Tromp	tijdelijk commt. Tromp	„
Off. v. gez. 2e kl.	A. W. C. G. Kamerling	Dolfijn	hospitaal W/o.	12 „
id.	Dr. H. F. Minkema	hospitaal W/o.	Dolfijn	„
Kapt. ter zee	H. Backer	Oost-Indië	non-actief	3 Aug
Off.-mach. 1e kl.	W. F. v. d. Waarden	bevord. tot inspecteur van den Stoomvaartdienst		1 Sept

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
. v. gez. 1e kl.	S. Overdiep.	Friesland . . .	Universiteit A/d.	18 Sept.
id.	L. J. Jansen	non-actief . . .	Friesland . . .	„
id.	J. A. van der Chijs	Nautilus	R. Claeszen . .	26 „
id.	L. Backer Overbeek	Piet Hein . . .	Nautilus	„
id. 2e „	L. D. van Hengel .	Pollux	Piet Hein . . .	25 „
id.	C. G. Tichelaar . .	R. Claeszen . .	non-actief . . .	26 „
it. t. z. 1e „	C. J. van der Hegge Spies	commt. Pollux	non-actief . . .	25 „
ofdmachinist	T. de Jonge	benoemd tot off.-mach. 2e kl.		16 „
id.	M. v. Houwelingen.	id.	id.	„
id.	M. B. van Tiel. . .	id.	id.	„
f.-mach. 2e kl.	M. v. Houwelingen	Marnix	non-actief . . .	18 „
delborst 1e „	W. L. C. Brunings .	non-actief . . .	Wachts. A/d. .	20 „
id.	R. Kwast	id.	id.	„
it. t. z. 1e „	A. J. M. Nolet . . .	Marnix	Wachts. W/o.	2 Oct.
id.	E. H. Friederichs .	Friesland . . .	Marnix	„
id.	F. J. v. d. Esch . .	Directie Helvoet .	Friesland . .	„
id. 2e „	J. A. Jager	Nautilus. . .	id.	28 Sept.
id.	W. Dwars.	id.	Wachts. A/d. .	2 Oct.
id.	J. P. Muller	id.	id.	16 „
id.	E. T. de Veer . . .	R. Claeszen . .	Van Galen . .	1 „
id.	H. J. Pek.	Van Galen . .	Nautilus. . .	16 „
id.	F. J. Witteveen . .	id.	id.	1 „
id.	J. J. Heilbron . . .	id.	id.	„
id.	J. T. C. v. Schreven	non-actief . . .	Wachts. A/d. .	22 Sept.
id.	R. H. v. Meerlant. .	Wachts. A/d. .	non-actief . . .	2 Oct.
id.	J. C. P. Eeftinck Schattenkerk. . .	id.	id.	22 Sept.
lborst 2e kl.	C. J. J. Bruinsma. .	bevorderd tot adelborst 1e kl.		16 „
id.	F. P. v. d. Bergh . .			
id.	G. H. Poolman. . .			
id.	K. Tadema			
id.	R. Kwast			
id.	W. L. C. Brunings .			
id.	H. van Nie.			
id.	J. F. Furstner . . .			
id.	P. S. v. 't Haaff . . .			
id.	S. Visman			
id.	G. E. le Rütte . . .			
id.	P. C. Callenfels . .			
id.	W. J. D. Posthumus			
id.	P. Post Uiterweer.			
id.	H. Ferwerda			
id.	J. A. V. Swenker . .			
id.	L. J. van Rossem.			
id.	J. A. Kruijs			
id.	A. de Bruijne. . . .			
-mach. 2e kl.	H. J. A. Lagaaij . . .	bevord. tot off. mach. 1e kl. . .		1 Oct.
elborst 1e „	P. C. Callenfels. . .	non-actief . . .	Nautilus	2 „

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
id.	P. Post Uiterweer .	non-actief . . .	Nautilus. . .	2 Oct.
id.	J. A. Kruijs.	id.	id.	„
id.	A. de Bruijne. . . .	id.	id.	„
id.	G. H. Poolman. . .	id.	Piet Hein. .	„
id.	K. Tadema	id.	id.	„
id.	H. van Nie.	id.	id.	„
id.	L. J. van Rossem.	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	S. A. v. d. Chijs . . .	Nautilus	non-actief . . .	26 „
id.	id.	non-actief . . .	R. Claeszen . .	27 „
id. 2e „	C. G. Tichelaar . . .	R. Claeszen . .	non-actief . . .	„
Kapt.-luit. t. z.	J. F. B. van Dijk. . .	commt. Nautilus . .	chef staf Hellevoetsluis	2 „
id.	K. J. Karseboom .	1e off. Van Galen . .	commt. Nautilus . .	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. H. van Leent. . .	commt. Gier .	1e off. Van Galen	„
id.	J. C. Bentz v. d. Berg. . . . . . : .	Directie W/o. .	commt. Gier .	1 „
id.	C. Fock	tijdel. chef staf Helvoet .	eervol ontheven .	2 „
id.	S. F. Nolst Trenité .	Directie Ad.. .	non-actief . . .	1 „
id. 2e „	H. J. Hartkamp . .	Oost-Indië . . .	1°. met verlof 2°. non-actief	15 Sept. 13 Oct.
Off v. gez. 1e kl.	P. W. R. Petri. . . .	Tromp.	non-actief : . .	29 Sept.
Adelborst 1e kl.	F. W. Coster. . . .	Piet Hein . . .	Wachts. A/d. .	2 Oct.
Luit. t. z. 2e „	C. Aronstein	Wacht. A/d. .	Instituut. . . .	1 „
ld. 1e „	S. P. l'Honoré Naber	commt. Ever .	in activiteit A/d.	4 „
id. 2e „	J. J. v. Konijnenburg	Ever	Wachts. W/o.	„
Off.-mach. 2e kl.	J. W. Kapteijn . . .	Directie Helvoet . .	non-actief .	8 Nov.
id.	J. van Ouwerkerk.	Directie A/d. .	Directie Helvoet	„
Luit. t. z. 1e „	R. L. Dijkhuis . . .	1e off. Nautilus	non-actief . . .	23 Oct.
id.	A. A. Visser	non-actief . . .	1e off. Nautilus	„

MUTATIËN IN OOST-INDIË.

Maand Juli 1906.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 2e kl.	H. P. Prillevitz . .	non-actief . . .	Lombok	19 Jun[illegible]
id.	A. C. van Braam . . Houckgeest . . .	id.	K. der Nederl.	29 Jun[illegible]
Off. v. gez. 2e kl.	A. G. Theunisse . .	K. Wilhelmina . .	rol Dept. v. M.	1 Jul[illegible]
Luit. t. z. 2e kl.	G. C. Holtzappel .	Kon. Regentes	de Ruijter . . .	2 „
id.	W. A. Maas	de Ruijter . . .	Kon. Regentes	„
Adelborst 1e kl.	J. M. de Booij . . .	K. Wilhelmina .	Kon. Regentes	2 „
Luit. t. z. 2e „	J. J. de Vries . . .	Lombok	K. Wilhelmina	4
id.	J. T. C. v. Schreven	Kon. Regentes	gerepatrieerd .	5
Kapt. ter zee .	A. H. Hoekwater .	H. Hendrik . .	id.	
Luit. t. z. 1e kl.	J.C. Bentz v. d. Berg	id.	id.	

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 1e kl.	J. S. A. Kroon . .	de Ruijter. . .	rol Dept. v. M.	6 Juli.
Adelborst 1e kl.	A. C. Canter Cremers.	id.	id.	„
Luit. t. z. 1e kl.	P. Sodenkamp . . .	K. Wilhelmina	Flores	„
Inspecteur v. administr.	M. C. de Jong . . .	non-actief . . .	Dept. d. Marine	8 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. J. Rambonnet. .	id.	id.	„
id.	H. W. G. v. Bleiswijk Ris	Flores	Serdang	„
id. 2e „	F. A. Buddingh . .	K. Wilhelmina	Flores	„
id.	A. M. v. Roosendaal	Kon. d. Ned. .	Kon. Regentes	„
id.	P. Haverkamp . . .	Flores	Kon. d. Nederl.	9 „
id.	H. M. Manikus. . .	K. Wilhelmina	id.	„
Adelborst 1e kl.	R. J. Brakema. . . .	Zeeland	K. Wilhelmina	„
Off.-mach. 2e „	F. H. J. Martijn . . .	bevorderd tot off.-mach. 1e kl.		10 „
Off. v. adm. 1e kl.	J. A. Grootendorst .	Kon. d. Nederl.	gerepatrieerd .	11 „
Luit. t. z. 1e „	J. C. v. Iterson . .	rol Dept. d. M.	de Ruijter . . .	13 „
id. 2e „	G. C. Holtzappel. .	de Ruijter. . .	draadloos station te Cheribon	„
Off.-mach. 2e kl.	D. Klazinga.	K. Wilhelmina	Serdang	„
id.	J. Zwart.	Serdang	K. Wilhelmina	„
Adelborst 1e kl.	L. Keers	H. Hendrik . .	de Ruijter. . .	17 „
id.	G. baron de Vos van Steenwijk	de Ruijter. . .	Kon. d. Nederl.	22 „
Inspecteur v. administr.	D. G. Krol v.d. Hoek	Dept. d. Marine	gerepatrieerd .	25 „
Adelborst 1e kl.	G. P. Wesselink . .	Zeeland	Van Gogh. . .	26 „
Luit. t. z. 1e „	J. S. A. Kroon . .	rol Dept. d. M.	Kon. d. Nederl.	29 „

Maand Augustus 1906.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 2e kl.	H. J. Hartkamp. . .	de Ruijter. , .	Kon. d. Nederl.	1 Aug.
Adelborst 1e kl.	J. van Reede. . . .	K. Regentes. .	K. Wilhelmina	„
Luit. t. z. 2e kl.	R. P. C. Spengler . .	torpedodienst.	K. Wilhelmina	3 „
id.	J. W. K. Tijl.	Van Gogh. . .	Kon. d. Nederl.	4 „
Adelborst 1e kl.	A. C. Canter Cremers.	rol Dept. d. m.	de Ruijter. . .	6 „
1e luit. marin.	H. Willems.	de Ruijter. . .	Kon. d. Nederl.	11 „
Luit. t. 2e kl.	H. J. Hartkamp . . .	Kon. d. Nederl.	gerepatrieerd .	13 „
id. 1e „	C. W. de Visser. .	chef torpedod.	Kon. d. Nederl.	16 „
Kapt.-luit. t. z.	id.	Kon. d. Nederl.	gerepatrieerd .	22 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. M. v. Wickevoort Crommelin	id.	chef torpedod.	16 „
id. 2e „	E. A. W. v. Riemsdijk	H. Hendrik . .	rol Dept. d. M.	23 „
id.	L. C. Carbin.	Kon. d. Nederl.	H. Hendrik . .	„
1e luit. marin.	H. baron v. Hemert tot Dingshof . . .	K. Regentes .	de Ruijter. . .	27 „

Voor H.H. Leden der Marine-Vereeniging en geabonneerden het Marineblad wordt gelegenheid gegeven tot **kosteloos** adv teeren in onderstaande rubriek.

MARINE-CLUB.

Beleefd verzoek aan H.H. Leden der Marine-Club, welke hunne contributie over **1906 zelf** wenschen te betalen, het bedrag à *f* **8.**— te willen doen toekomen aan den **Penningmeester der Marine-Club.** In het bijzonder wordt gaarne spoedig bericht ontvangen, wanneer over het loopende jaar voor de eerste maal niet betaald wordt door middel van het Departement van Marine.

De Penningmeester,
M. WIJT.

Tegen billijken prijs ter overname aangeboden: **stel N. P. zilveren epauletten, zijden koppel, pet** (± 56 cM.), en **laken pantalon** (alles zoo goed als nieuw); **groot-tenue jas, lange jas, Atjeh-jas** en **laken vest** (alles in zeer goeden staat).

Zich te wenden tot den gep. officier v. adm. J. W. BROERS, te Watergraafsmeer, Hoogeweg 28.

Diverse Uniformen
en Indische Uitrustingstukken te koop
bij den Kastelein der Marine-Club.

Tegen zeer lagen prijs worden te koop aangeboden de volgende **UITRUSTINGSTUKKEN** van Luit. t/z. 2e kl.:

Een oude Steek, een goede Waterproof Burnous, een groot-tenue Jas en nieuwe Broek, 2 lange Jassen, 6 nieuwe witte Vesten, een Pet, een stel nieuw pr. Epauletten, een oude lange Kijker, een stel BROUWER Tafels 3e druk, een stel Zeevaartk. Boeken, HERMAN.

Te bevragen bij den Kastelein der Marine-Club.

Speciaal voor de Marine.

LINNEN BRIEFPAPIER (in diverse formaten) en LINNEN CORRESPONDENTIEKAARTEN,

met bijpassende envelloppen (mede zeer geschikt voor uitnoodiging, enz.) bestempeld met klein gouden anker en relief, voorhanden bij

C. DE BOER Jr., te HELDER.
Monster op aanvrage verkrijgbaar.
Prijs f 3.— per doos

Ter overname gevraagd:

Zeevaartkundige Tafel
van BROUWER,
3e of laatste druk, mits in goeden
Adres: C. DE BOER Jr., te H

Ter overname aangeboden:
een compleet stel PLATE (met ingebonden beschrijving) het Artillerie-materiëel bij de Ko lijke Marine, alles in uitmunte staat.

Schriftelijke aanvragen onder C., bij de boekhandelaren Gebro VAN CLEEF, Hofspui, 's-Graven

---

H.H. Jachtliefhebber

Ter overname aangeboden:

1 st. **Mauser-Pürch-Büchse,** model kaliber 8 m.m., met ± 90 p nen in houders van 5 stuks (zoo goed als nieuw).

1 st. **Jachtgeweer,** kal. 12, met ± patronen in verschillende soo rookloos kruit.

Te bezichtigen bij den *Kast der Marine-Club.*

Eenige Uniformstukken,
waaronder bijna nieuwe, van den luitenant ter zee P. J. LUCARDIE, te bezichtigen en ter overname wezig bij den Kastelein der Ma Club.

Tegen billijken prijs ter over aangeboden: **lange jas, vest en pa** in zeer goeden staat; **stel echt epauletten, sabel en koppel.**

Zich te wenden tot den ou t./z. R. W. HARTMAN, Franke 55, 's-Gravenhage.

MARINE-VEREENIGING.

Verkrijgbaar, voor zoover de voo strekt:

a. **Losse afleveringen** van het Marin à *f* 0.60.
b. Feestnummer van het Marin à *f* 2.50.
c. De Vaarwaters van Soerabaija 1900, door H. D. GUYOT, à *f* 1.-
d. Beschouwingen over Zeetaktie E. DE HAAN, à *f* 1.50.
e. Beschouwingen over Zeetaktie D. E. KEUS, à f 1.—.



INHOUD:

1e Jaargang 1906–1907. 5de Aflevering. — 24 Dec. 1906.



MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

G. F. NOORDHOEK HEGT, J. D. ALBARDA, H. J. ALBARDA,
C. ARONSTEIN, Jhr. G. L. SCHORER, C. L. M. BIJL DE VROE,
J. TISSOT VAN PATOT, *(secretaris)*.

DEN HELDER.
C. DE BOER JR.

EENIGE BIJZONDERHEDEN OVER HET STATION VOOR DRAADLOOZE TELEGRAFIE TE NAUEN.

Op een van de weinige vrije dagen der conferentie voor draadlooze telegrafie te Berlijn werden de deelnemers in de gelegenheid gesteld het „Gross-Station Nauen" te bezichtigen. Dit station, op circa 40 K.M. afstand Noord-West van Berlijn gelegen, werd eenige maanden geleden door de Gesellschaft für drahtlose Telegraphie gebouwd en wordt sinds dien voor alle mogelijke proefnemingen op groote afstanden gebruikt.

De grootste afstand tot nu toe bereikte is 2500 K.M. (waarvan 1000 K.M. over land). Tot op dien afstand ontving de „Bremen" van de Norddeutsche Lloyd geregeld berichten uit Nauen.

In de „Elektrotechnische Zeitschrift" van 18 October 1906 (Heft 42) komt van de hand van den Ingenieur Siewert eene korte beschrijving van den bouw van dit station voor, toegelicht door vele photo's.

Mijn doel is slechts eenige technische bijzonderheden te geven over het electrisch gedeelte.



SCHEMA LUCHTNET

Fig. I geeft een schets van den toren en het luchtnet.

De ijzeren toren is 100 Meter hoog, en wordt door 3 (van den toren en van de aarde geïsoleerde) zware ijzeren stagen gesteund.

Van onderen eindigt de toren in eene stalen kogel. Daar het luchtnet niet van den toren geïsoleerd is, zoodat deze zelf ook als luchtnet fungeert, moet hij van onderen geïsoleerd zijn.

De kogel rust dan ook in een ijzeren geraamte, hetwelk ingebouwd is in een isoleerend blok, vervaardigd uit marmergruis, glas etc. Dit blok berust op een zwaar beton-fundament.

Het luchtnet heeft eene parapluie vorm. De uit het station

komende draden (54 in getal) loopen tegen den toren aan naar boven. Elk 9-tal is aan een afzonderlijke wipper met ra geheschen. Hun verder verloop is uit de figuur duidelijk te zien.

Bij *a* verdeelt elke draad zich in drieën. De lengte der draden is 200 Meter. De eigenslingering van het net 2100 Meter. De hoek α bedraagt 60°.

Als aarde worden gebruikt 108 van het huis uit straalvormig gaande draden. Elke draad is 200 Meter lang en verdeelt zich op 100 Meter wederom in drieën op gelijke wijze als het luchtnet.

De draden zijn op slechts 3 dM. ingegraven, terwijl het grondwater zich op 2 Meter diepte bevindt.

Het station bevindt zich in een huisje aan den voet van den toren.

Bij deze krachtstations doen zich, afgezien van de isolatie van luchtnet en hoogspanningsdeelen, die uitstekend moet zijn, voornamelijk twee moeilijkheden voor.

1e. Het verbreken van den stroom door den Morsesleutel.

2e. De moeilijkheden, die zich voordoen bij de groote veranderingen in belasting van de wisselstroomdynamo tijdens het seinen.

Het station te Nauen beschikt over een wisselstroomdynamo, die bij 50 perioden en 220 volt circa 24 Kilovoltampère kan leveren.

Deze dynamo, benevens de daarbij behoorende excitatiedynamo, wordt met behulp van riemoverbrenging gedreven door een lokomobiel van 35 paardekracht.

Fig. II geeft het schema der geverinrichting. Aan de hand van dit schema kunnen wij nagaan, op welke wijze de bovengenoemde bezwaren overwonnen zijn.

A stelt de wisselstroomdynamo voor. Op de polen hiervan bevinden zich de hoogspanningszekeringen, de volt en de frequentiemeter. Over den dubbelpoligen uitschakelaar B gaat de hoofdleiding over twee spoelen b en b_1 naar de vier in serie geschakelde primaire wikkelingen der inductoria.

In dezen hoofdstroom zit verder het zoogenaamde blokkeeringrelais *a*.

C is de excitatiedynamo, op welks polen zich eveneens eene hoogspanningszekering bevindt. E stelt de magneetwindingen van de wisselstroomdynamo voor en F de regelweerstand. Met deze weerstand wordt de energie geregeld.

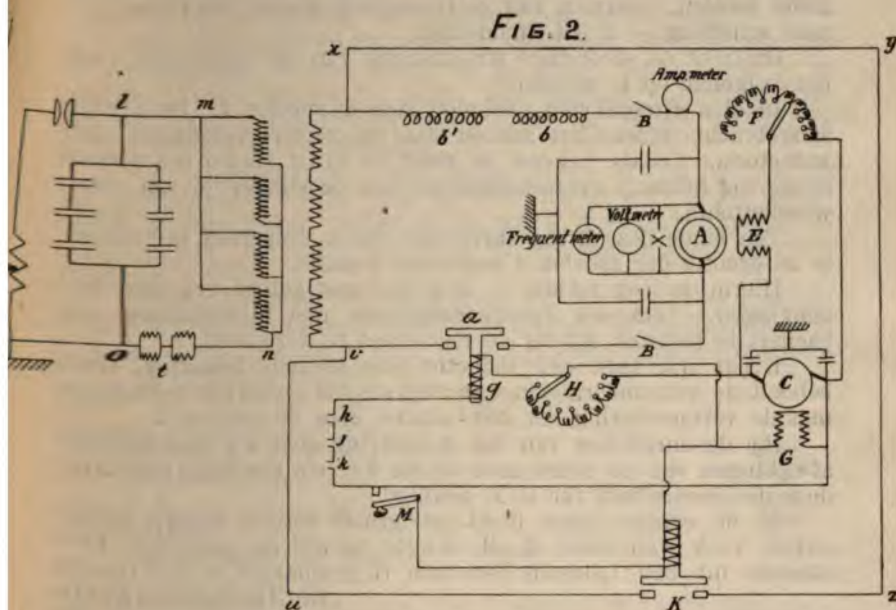
G en H zijn respectievelijk de magneetwindingen en de veldregelweerstand van de gelijkstroomdynamo.

Verder levert deze dynamo stroom door de electromagneten *g* van het blokkeeringrelais, welke geleiding voorts over de blokkeeringen *h*, *j* en *k* gaat, respectievelijk van den hoogspanningsuitschakelaar en de beide ontvangtoestellen.

Zoodra dus deze drie handels voor „geven" staan, kan de stroom door de omwikkelingen van *g* loopen; het relais *a* wordt gesloten en de wisselstroomdynamo levert stroom.

Van dezen stroom gaat echter slechts een zeer klein gedeelte door de primaire wikkelingen der inductoria, daar deze door verbindingsdraad *x, ij, z, u, v* kortgesloten zijn. De dynamo is dus kortgesloten op de spoelen *b* en *b'*. Het tweede relais K namelijk is gesloten. Eerst wanneer de Morsesleutel M neer-

FIG. 2.



gedrukt wordt, krijgt de electromagneet van dit relais stroom door de aftakking, die over den Morsesleutel loopt.

Hierdoor wordt het anker naar boven getrokken en de kortsluitdraad *x, ij, z, u, v* verbroken.

De hoofdstroom loopt dan door de primaire wikkelingen der inductoria en de vonk zet in.

Bij het relais K heeft dus de vonkvorming plaats tengevolge van de verbreking van den kortsluitstroom.

Dit relais is van groote gemakkelijk te verwisselen koolcontacten voorzien, terwijl een fan is aangebracht voor het uitblazen der vonk en het afkoelen der contacten.

De vonkvorming is echter zoo gering, dat deze fan gewoonlijk niet te werk staat. De koolcontacten worden iedere twee weken verwisseld.

De stroom bij kortsluiting op de spoelen b en b_1 is *kleiner* dan die, welke de dynamo levert wanneer in serie met de spoelen de primaire wikkelingen der inductoria geschakeld zijn.

Dit vindt zijne verklaring dáárin, dat de inductoria feitelijk eene capaciteitsbelasting van de dynamo vormen. Een en ander is met een vectorendiagram gemakkelijk te vinden.

Door deze inrichting is de verandering in belasting van de wisselstroomdynamo veel verminderd en kan de seinsnelheid gemakkelijk tot 20 woorden per minuut opgevoerd worden.

De spoelen b en b_1 zijn circa 1 Meter lange, enkel gewikkelde spoelen, voorzien van gelammeleerd ijzeren kern van — naar schatting — 2 dM. middellijn.

Omtrent de secondaire stroomkring van de inductoria valt het volgende op te merken:

In dien stroomkring bevinden zich de spoelen t. Deze zijn aangebracht tijdens het zoeken naar de zuivere résonnans der inductoria. Zooals bekend is, moet de kring $lmno$ een eigen slingertijd hebben, overeenkomende met de slingertijd van den wisselstroom.

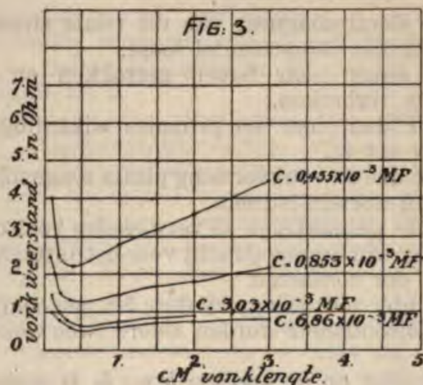
Ten einde deze kring zuiver die eigen slingering te geven, is de grootte der spoelen t empirisch bepaald.

Hierin is een middel — al is het niet geheel vrij van bedenkingen — om een resonnansinductor met verschillende capaciteit te belasten zonder de resonnans te verstoren.

Krijgt n.l. zulk een inductor eene kleinere belasting, dan behoeft de vermindering in capaciteit slechts evenwicht te maken met de vermeerdering der zelf-inductie door de spoelen t.

Bij de inrichting van den geverkring zien wij principieele afwijkingen van de constructie tot nu toe voor krachtige stations door de Gesellschaft für D. T. gevolgd.

In de eerste plaats heeft dit groote station slechts ééne enkele vonk van circa 3 cM. lengte, terwijl de capaciteit, bestaande uit 360 Leidsche flesschen II geschakeld is in 3 rijen van 120 flesschen achter elkander, zoodat de resulteerende capaciteit = 40 flesschen = 400.000 cM. is.



De redenen, die tot deze verandering aanleiding gegeven hebben, zijn de volgende:

Volgens de hierbij in figuur 3 aangegeven Rempsche krommen, zou eene vonklengte van circa 5 mM de gunstigste zijn met het oog op de vonkweerstand. Het rechtsche gedeelte der lijnen loopt de hoogte in. Volgens de nieuwere metingen der Gesellschaft für D.T. zijn

echter deze krommen niet geheel juist: Het oploopen der lijnen wordt bijna geheel veroorzaakt door de demping tengevolge van het overloopen (stralen) der Leidsche flesschen. Dit overloopen, sterker wordende bij groote vonklengten, is dan een der voornaamste oorzaken van de demping.

Bij oliecondensatoren bleek de demping in dien kring bij eene vonklengte van circa 1 cM. ongeveer één derde te bedragen van die bij het gebruik der gewone Leidsche flesschen.

Een eenvoudig middel om het overloopen der flesschen veel te verminderen bestaat dáárin eenige serie's achter elkander te plaatsen (met behoud der zelfde resulteerende capaciteit). Bij serieschakeling van drie groepen, zooals te Nauen, krijgt elke groep slechts $^1/_3$ der spanning.

Op scheepsstations heeft zulks bezwaren met het oog op de beschikbare ruimte. Om de spanning op elke groep tot de helft te doen dalen, zouden op de 500 K.M. stations 24 flesschen noodig zijn in plaats van 6, en de hut aanmerkelijk vergroot moeten worden.

Verder bleek bij deze metingen, dat bij vonkpolen met een grooten krommingsstraal de bekende buiging van de spanningslijn (in functie poolsafstand) eerst bij veel grootere afstanden optreedt.

De vonkpolen bestaan dan ook uit twee zeer groote ringen (middellijn naar schatting 6 dM.) De doorsnede van elken ring heeft de vorm als in fig. 4 aangegeven.


FIG. 4

Merkwaardig mag het zeker heeten, dat op het MARCONI-station in 1904 aan den Overtoom te Amsterdam opgericht, oliecondensatoren gebruikt werden en tevens bolvormige vonkpolen met een vrij grooten krommingsstraal.

De ontvangtoestellen van het station Nauen vertoonen geen kenmerkende bijzonderheden.

De hoogspanningsdeelen zijn op de eerste étage onder gebracht. De vonkpolen zijn geheel bloot.

De ontvangtoestellen zijn opgesteld in eene kamer van de benedenverdieping, alwaar tevens het schakelbord is aangebracht.

Het geluid van de vonk is in de ontvangkamer zwak.

Opmerkelijk is het, dat het geluid van deze vonk veel minder scherp en onaangenaam is dan op de kleinere stations. Het is meer een dof gebrom.

De hoogspanningsuitschakelaar zit natuurlijkerwijs ook op de eerste étage, doch wordt bij de ontvangtafel omgeschakeld door middel van een handel met staaldraad overbrenging. Op onze 500 K.M. stations heeft deze uitschakelaar nog eenig bezwaar, daar de seiner bij de omschakeling steeds op moet staan, wijl de uitschakelaar zich bij de hoogspanningsdeelen bevindt. Verder heeft hij niet steeds het gezicht op dien omscha-

kelaar, waardoor het licht voor kan komen, dat deze bij ontvangen niet omgezet wordt.

Op de wijze hierboven aangegeven, kan daarin echter gemakkelijk veranderng gebracht worden.

De geheele inrichting en afwerking van het station Nauen maakt een zeer gunstigen indruk. Zonder groote kosten [1]) en op uiterst eenvoudige wijze is eene inrichting gebouwd die hare golven van uit het centrum van Duitschland zendt vèr over de grenzen van het rijk.

PUTMAN CRAMER.

OVER VAARTCORRECTIE EN NOG WAT.

In het Marineblad van 4 Aug. l.l. bespreekt de Luit. t. zee BAART de correctie, welke wij gewoon zijn toe te passen voor de vaart van eigen schip en doel. Na eerst opgemerkt te hebben, dat de in het Alg. Regl. Batt. aangegeven benaderingsformule in vele gevallen niet zeer nauwkeurig is, en na daarop nog een andere, niets betere, formule de revue te hebben laten passeeren, komt hij tot de afleiding van de volgende zuivere corr. formule:

$$C = 1000 \left(\frac{V_s \sin. \varphi}{V_0 \cos. \alpha} \pm \frac{V_d \sin. \varphi'}{x/t} \right)$$

In deze afleiding moeten wij m. i. de verdienste van het stukje zien. Jammer dat de schrijver de gevonden formule niet wat nader beschouwt en op grond van een niet zeer gelukkig gekozen voorbeeld tot het oud-vaderlandsche recept komt van „de zaak maar te laten, zooals zij was."

Velen met mij zal dit einde niet bevredigd hebben. Ik hoop dat de heer BAART mij niet kwalijk zal nemen, als ik *zijn* kabeltje wat verder ga spinnen en bovengenoemde formule als uitgangspunt neem van eenige beschouwingen.

Allereerst de formule zelf.

Het is duidelijk dat de corr. uit twee deelen bestaat, het eerste deel verbetert de afwijking tengevolge der eigen beweging, welke zich samenstelt uit $V_s \sin. \varphi$ en $V_0 \cos \alpha$, resp. de snelheid van het projectiel *loodrecht op* en die *in* de schootsrichting. Het 2de deel geeft de verbetering voor de verplaatsing van het doel gedurende den vluchttijd, de afwijkingsdriehoek heeft hier tot rechthoekszijden $V_d . t. \sin. \varphi'$ en x, resp. de verplaatsing van het doel loodrecht op de schootsrichting en de schootsverheid.

Wat doet nu de formule van het Alg. Regl. Batt.?

In plaats van $V_s \sin. \varphi$ door $V_0 \cos. \alpha$ en $V_d \sin. \varphi'$ door $\frac{x}{t}$ te deelen, deelt zij beiden door $\frac{V_0 + V_{2000}}{2}$. Laten wij eens door

---

[1]) De toren werd gebouwd door de firma HEIN, LEHMAN & Co., Reinickedorf — Berlin, en weegt 36 ton. Prijs circa 35000 Mark.

een voorbeeld duidelijk maken wat dit beteekent. Voor het kn. van 15 cM. n⁰. 4 waaraan ook de heer BAART zijne voorbeelden ontleent, zijn $V_0 \cos. \alpha$ en $\frac{x}{t}$ voor verschillende afstanden als volgt:

Afstand in M.	=	1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000
$V_0 \cos. \alpha$	=	745	745	745	744	743	742	739	735	729	720
$\frac{x}{t}$	=	689	649	602	559	516	478	447	419	394	372

terwijl S_{2000} = $656^1/_2$ M. is.

Wij deelen dus zoowel $V_s \sin. \varphi$ als $V_d \sin \varphi'$ altijd door $656^1/_2$, de corr. voor de eigen beweging wordt dus *altijd te groot* toegepast, die voor de beweging van het doel beneden 1900 M. te groot, boven dien afstand *steeds te klein*, op grootere afstanden zelfs *veel te klein*. Gebruiken wij S_{6000} inplaats van S_{2000} (zie bladz. 82, form. b. onderaan), in casu dus $542^1/_2$ M., dan wordt de fout in de corr. voor eigen beweging *nog grooter*, die voor beweging doel in 't algemeen *kleiner*. Gebruikt men inplaats van een vaste S de veranderlijke $\frac{x}{t}$ (bladz. 82; formule 2), dan wordt de corr. voor beweging doel *goed* toegepast, die voor de eigen beweging (en dus het geheel) *altijd veel te groot*. Op 10000 M. (zie boven) zou men, door 372 in plaats van 720 deelende, de correctie voor eigen vaart ongeveer dubbel toepassen. Waar de twee samenstellende deelen van de corr. van dezelfde orde zijn, geven form. (2) en (b) wel een andere, maar lang niet altijd een zuiverder oplossing. De heer BAART beschouwt in zijne voorbeelden telkens alleen de corr. voor eigen vaart en komt daardoor tot foutieve gevolgtrekkingen.

Gaan wij nu eens na, welke fouten de formule van het Alg. Regl. Batt. *kan* veroorzaken. De grootste fout wordt natuurlijk gemaakt, wanneer de *te kleine* corr. voor V_d wordt *afgetrokken* van de *te groote* voor V_s, dus bij meeleggend doel op grooten afstand. Nemen wij als voorbeeld bij het kn. van 15 cM. n⁰. 4. $V_d = V_s = 20$ mijl, $\varphi = \varphi' = 8$ str., doel meeleggend op een afstand van 8000 M., dan is de corr. van het Alg. Regl. Batt. $=$ **0**,

$$\text{de ware is} = 1000 \left(\frac{10}{735} - \frac{10}{419}\right) = -\mathbf{10.3}.$$

Een fout dus van *$82^1/_2$ M.* op het doel, op 10000 M. zou het *130 M.* zijn. Zooals men ziet zijn deze fouten vrij groot en door het ingewikkelde van de berekening, absoluut niet snel te schatten, noch wat de grootte, noch wat de richting betreft. Het moet dus overweging verdienen, in elk geval voor zeer groote gevechtsafstanden, de nauwkeuriger formule te bezigen.

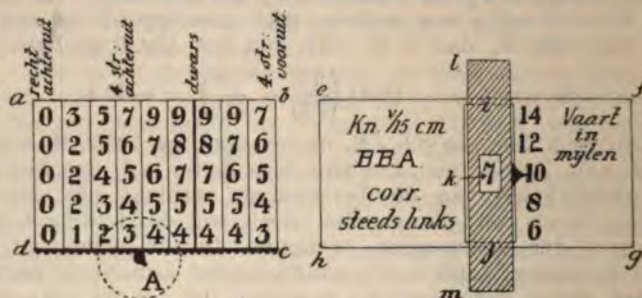
Het nadeel dezer formule is echter, dat het bij het gebruik ervan niet mogelijk is de faktor *N* voor de geheele batterij in eens te bepalen en te seinen, en ook, dat de corr. bij veranderden afstand verschillend is. Dat het niet mogelijk zou zijn bij gebruik dezer formule een doorzettingscoëfficient in te voeren, zooals de heer BAART wil, is m. i. een veel geringer bezwaar,

daar het bepalen van de doorzetting bij gierend of langzaam draaiend schip zóó uiterst moeilijk is, dat daarvan in tijd van gevecht wel niet veel resultaat te wachten zal zijn (Vgl. het stukje van den luitenant ter zee TEN BROECKE HOEKSTRA in het „Marineblad" van 23 April l.l.). Ik voor mij geloof, dat het in tijd van actie betere resultaten zal opleveren de nauwkeuriger formule te bezigen en de *corr. in 2 deelen toe te passen.*

Het eerste deel $\frac{V_s \sin. \varphi}{V_0 \cos. \alpha} . 1000$, waarvoor veilig $\frac{V_s \sin. \varphi}{V^0} . 1000$ kan genomen worden, hangt voor een zekere geschutsoort alleen af van V_s en sin. φ, en is gemakkelijk zonder veel tabellen of berekeningen (die beide in tijd van gevecht uit den booze zijn) toe te passen, vooral wanneer men in deze richting eenige maatregelen treft.

Aan boord Hr. Ms. „Hertog Hendrik" zijn op voorstel van den luitenant ter zee TEN BROECKE HOEKSTRA de verdeelde baksranden der wiegaffuiten in sectoren verdeeld, overeenkomende met 2 streken bakshoek, welke sectoren verschillend gekleurd zijn. Een tabelletje in dezelfde kleuren geeft de verschillende vaarten en de bakshoeken om de 2 streken, de te geven vaartcorr. De commandeur of opzetsteller heeft dus slechts te zien op welke kleur de bakswijzer staat en in het tafeltje bij die kleur en de bekende vaart de corr. op te zoeken. Men kan ook de opzetkop direkt voor vaart inrichten en dan daarop evenveel verdeelingen aanbrengen als er sectoren op den baksrand zijn en in dezelfde kleuren als die sectoren. Men heeft nu het corr. blokje slechts op de bepaalde vaart te zetten, voorkomende in de verdeeling van dezelfde kleur als de sector van den baksrand, waarop de bakswijzer staat. De kans op vergissingen is hier zeer klein.

Men kan de oplossing ook zoeken in het meer automatische; bijv. door de volgende inrichting (zie de fig.).



Het bakshandwiel A doet direct of indirekt een loodrecht staand tafeltje horizontaal heen en weer schuiven, de beweging van het tafeltje zal dan evenredig met den bakshoek zijn. Op dit tafeltje *abcd* staan de vaartcorr. voor verschillende baks-

hoeken en dezelfde vaart *naast* elkaar, die voor eenzelfden bakshoek doch verschillende vaarten *boven* elkaar.

Het tafeltje wordt aan het oog onttrokken door een plankje *efgh*, waarachter het langs schuift. In het plankje is een vertikale gleuf *ij*, waarvoor een schuifje *ml* op en neer kan schuiven.

In dit schuifje is een opening *k*, groot genoeg dat men er steeds een cijfer van het tafeltje door ziet. De zaak is nu zoo gesteld, dat, als de index van het schuifje op een zekere vaart gezet is, bij het baksen *die* rij cijfers van het tafeltje achter de opening *k* passeert, die de vaartcorr. geeft bij de vaart in kwestie. De commandeur of opzetsteller heeft dus slechts de schuif te stellen op de vaart van het schip om bij het baksen doorloopend de te bezigen vaartcorr. automatisch voor de opening *k* te zien verschijnen, zoodat geen vergissen dan meer mogelijk is. Bij kns., die over 2 boegen vuren, kan door verschil in kleur aangegeven worden, hoe de corr. moet worden toegepast, bijv.: rood – rechts, zwart – links; bij een breedezijkanon is de toepassing natuurlijk steeds dezelfde en op het plankje aangegeven. Mocht bij onze Marine het schijfschieten met verminderde lading behouden blijven, wat niet te hopen is, dan kan voor deze oefeningen het tafeltje *abcd* gemakkelijk vervangen worden door een tweede, waarop dan de vaartcorr. bij deze kleinere V_0 zijn aangebracht.

Misschien is het wel mogelijk de beweging van den bakstoestel direct op het corr. blokje over te brengen, zoodat de inrichting, eens voor een zekere vaart gesteld zijnde, steeds automatisch zelf verder voor den bakshoek corrigeert. Men zal hierbij echter op ettelijke, hoewel misschien geen onoverkomelijke bezwaren stuiten.

Rest nu *het tweede deel* der vaartcorr., dat veranderlijk is met den afstand en waarbij zoowel V_d als φ' geschat moeten worden. Zou men hier het schatten niet geheel door den commandeur kunnen laten doen, door hem voorlijker te doen richten? De heer TEN BROECKE HOEKSTRA wees in een in 1903 gepubliceerd stukje in het „Marineblad" ook reeds op een dergelijke wijze van doen. Met het kn. van 15 cM. n°. 4 kan bijv. tot 4000 M. *steeds* op den voorsteven van het vijandelijk schip worden gericht, zelfs bij 20 mijls vaart van het doel treft het projectiel het schip dan nog. (De verplaatsing van het doel bij 20 mijls vaart gedurende den vluchttijd voor 4000 M. is slechts 72 M., dus minder dan de lengte van een schip, waarop men zich verwaardigt met dit kanon te schieten). Loopt het doel minder vaart, dan kan men dit richtpunt nog tot op grooteren afstand behouden. Gaat de afstand de gestelde grens te boven, dan moet de commandeur, evenals iedere jager, *vóór* het doel richten. Hoeveel? Hiervoor kan men voor iedere geschutsoort een eenvoudige vaste regel opmaken en die den commandeur inprenten.

M. i. is dit iets wat de commandeur beter intuitief zal voelen (want schatten in tijd van gevecht moet geen handig-

heidje zijn, maar er diep in zitten), dan de moeielijk te observeeren en te definieeren doorzettingscoëfficient.

Dit wat de vaartcorrectie aangaat. Nu nog iets over een corr., die bij de tegenwoordige groote gevechtsafstanden meer de aandacht moet gaan trekken, n.l. die voor de verschillende dichtheid van de lucht.

Bij de beschietingen op groote afstanden in de tropen, zooals die in den laatsten tijd bij Boni- en Bali-expedities voorkwamen, moest ernstig hiermede rekening worden gehouden. Zoo bedraagt bijv. voor het kn. van 7.5 cM. n°. 3 bij 30° C. temperatuur en normaal vochtgehalte (overdag-temperatuur in de tropen, coëfficient van den dag 0.04, zie het Instituutsdictaat Ballistiek, uit welk dictaat ook de foutformule ($V_0 \cos. \alpha . T - x$) $\left(\frac{\triangle}{\triangle_n} - 1\right)$ genomen is) de fout resp. op:

1000, 2000, 3000, 4000, 5000, 6000 en 7000 M.:
+6 +28 +66 +120 +184 +262 en +350 M.

(+ beteekent hier: te ver schieten). Zooals men ziet vrij groote bedragen. De fouten nemen veel sneller toe dan de afstanden, men moet bij elke verandering van afstand in een tabel de corr. opzoeken, iets wat in verband met de vele andere correcties bij snelvuur wel niet doenlijk is.

Hoewel de fout ook sneller toeneemt dan de te bezigen opzethoogten, is hiertusschen toch meer evenredigheid, zoodat men benaderend zou kunnen corrigeeren door bij een bepaalden dagcoëff. de opzethoogte met een daarbij behoorend percentage te vermeerderen of verminderen. Nu is ook dit bezwaarlijk, maar wel kan men, wat op hetzelfde neerkomt, de lengte van den richtas door verplaatsing van het vizier met eenzelfde percentage verminderen of vermeerderen. Bij de kns. met richtstaaf gaat dit niet op, daar de plaatsing van het vizier daar geen invloed uitoefent op de opzethoogte; wel echter wanneer men gebruik maakt van den opzet met draadraam. Dus juist in die gevallen dat een automatische corr. groote waarde heeft, n.l. bij het afgeven van sneluur.

Nemen wij als voorbeeld weer het kn. van 15 cM. n°. 4.

De verdeeling van den opzet met draadraam loopt tot 6000 M. De fouten zijn bij 0.04 dagcoëff. en

1000, 2000, 3000, 4000, 5000 en 6000 M.
resp. +3, +11½, +28, +53, +88 en +177 M.

en worden door verlenging van den richtas met 3 cM. teruggebracht tot resp.: −23, −39, −42, −33, −8 en +70 M.

Wel treden er bij de kleinere afstanden iets grootere fouten op, maar dit is van minder belang. Die bij de groote afstanden, waar de invalshoeken belangrijker worden, en bijv. „177 M. te ver" ongetwijfeld „glad er overheen" beteekent, zijn belangrijk gereduceerd.

Men heeft dus alleen het vizier langs een verdeeling verschuifbaar te maken in de richting van de richtas, welke verdeeling dan gemerkt kan zijn met den dagcoëff. Voor de tropen,

waar temperatuur en vochtigheidstoestand van de lucht vrij constant zijn, en dus ook de bedoelde fouten, zou men afzonderlijke schootstafels kunnen gebruiken, berekend voor de gemiddelde tropische luchtdichtheid (kustbatterijen, Ind. M. Marine, enz.), voor schepen evenwel, die in alle klimaten dienst moeten doen, kan wellicht een verplaatsbaar vizier goede diensten bewijzen. Deze oplossing van het vraagstuk is wel niet fraai en slechts gedeeltelijk, maar benadert toch in elk geval vrij wat. Gaarne geef ik haar voor een betere.

Oostkust Bali, Oct. 1906. J. C. VAN ITERSON.

Hetzij mij vergund naar aanleiding van het artikel „Over vaartcorrectie en nog wat" van de hand van den luitenant ter zee VAN ITERSON, – dat de Redactie van het Marineblad mij welwillend ter inzage bood – eenige zeer korte opmerkingen te maken.

Het hoofddoel van mijn artikel „Een en ander over vaartcorrectie" was het bekend maken van een m.i. wiskunstig vrij juiste formule voor de vaartcorrectie, waartoe mij uit verschillende besprekingen het beginsel aan de hand was gedaan. Mijn beschouwingen over deze formule waren zeer kort en het doet mij genoegen, dat de heer v. ITERSON hierop verder doorgaat en de fouten, welke gemaakt worden door het toepassen der formule uit het Alg. Regl. Batt., in uitgebreider zin aantoont.

In het artikel „Het richten en de schietoefeningen met geschut" (Marineblad 20 November 1905) werd door mij uitgegaan van de formule van het Alg. Regl. Batt. met eenige wijziging door invoering van den vluchttijd en dus overeenkomende met formule 2 (Marineblad 4 Augustus 1906 bl. 82). De juister formule 3 (bl. 87) kan in deze beschouwingen niet gebezigd worden. Waar ik mij steeds op het standpunt stelde van „op het doel richten en niet er buiten" en te trachten „de totale vaartcorrectie in een voor alle gevallen bruikbare eenheid uit te drukken" en waar de correctie voor de beweging van het doel een factor is, welke zeer moeilijk met eenige nauwkeurigheid te bepalen valt, kwam ik tot het resultaat, dat het in verband met de nauwkeuriger bekendheid met eigen vaart, misschien de voorkeur zou verdienen, om, wanneer er gelegenheid is de vaartcorrectie nauwkeurig te berekenen en toe te passen, formule 3 te bezigen, in alle andere omstandigheden echter formule 1.

Is het echter mogelijk, het deel der vaartcorrectie betrekking hebbende op de eigen vaart automatisch of zonder eenig noemenswaard tijdverlies toe te passen en zonder gebruik van tabellen, dan moet natuurlijk altijd de formule 3 gebezigd worden. Men moet dan echter vaart en koers van het doel schatten geheel onafhankelijk van eigen vaart en niet, zooals bij toepassing van formule 1 of 2, ten opzichte van het eigen schip

(doorzetting). Welke methode beter is, zal bezwaarlijk uit te maken zijn zonder practische gegevens omtrent de te verwachten fouten volgens beide methoden en kan ik mij overigens in dit opzicht geheel aansluiten bij het artikel van den heer VAN ITERSON.

Mij op dit standpunt plaatsende, kan ik echter niet medegaan met de wijze van toepassing van het tweede deel der vaartcorrectie, betrekking hebbende op koers en vaart van het doel en wel om den navolgenden reden:

Een eerste vereischte om treffers te verkrijgen is, dat men het doel ziet. Bij het betrekkelijk zeer kleine gezichtsveld, dat de commandeur richtende heeft, en in verband met de beweging van het schip, komt het mij vrij wel onmogelijk voor op een bepaalden afstand rechts of links van het doel te richten. De vergelijking met een jager gaat m.i. niet op, daar het kanon opgesteld is achter een schild of in een toren en het opstellingsvlak bovendien bewegelijk is. In hoeverre kijkerrichtmiddelen verbetering aanbrengen, wat betreft de uitgestrektheid van het gezichtsveld, durf ik niet te beoordeelen, hoewel mij dit wel waarschijnlijk voor komt.

Wat echter het lichte snelvurende geschut betreft, kan ik mij geheel met bovenstaande beschouwingen vereenigen, mits na verwijdering der schilden (Marineblad 23 April 1906 bl. 815).

Het zij mij ook vergund bij het tweede gedeelte van het artikel van den heer v. I. een kleine opmerking te maken. De wenschelijkheid van een afzonderlijke schootstafel voor de tropen berekend is mij ook meermalen gebleken. Men kan een foutformule voor den invloed der luchtdichtheid ook verkrijgen door de KRUPP-formule te differentiëeren voor k veranderlijk, waardoor men na eenige herleiding een eenvoudige en m.i. juister vorm verkrijgt. Hierop hoop ik echter later uitvoeriger terug te komen. Bij de berekening der schootstafels voor de tropen dient men ook rekening te houden met de versnelling der zwaartekracht, welke op 0° breedte 9,7801 M. bedraagt en op 60° breedte 9,8182.

BAART.

VARIA OP HET GEBIED DER MARITIEME HYDROGRAPHIE.

I.

De vaste punten, waarop bij de opneming der Tomini-Bocht gewerkt moest worden, waren, onder meer:

	Oosterlengte.			Zuiderbreedte.		
Parigi	120°	10′	43″	0°	48′	33.9″
Todjo	121	10	40	1	16	46
Mogo	122	0	53	0	26	29
Pagimana	122	39	3.8	0	47	6.3
Mantawatoe Kèkè . .	123	5	40	0	32	36

Verder was er nog een punt Poeloe Doewa, welks lengte en breedte mij thans (bij gebrek aan gegevens) niet ter beschikking staan.

Voor de ligging dezer punten zie het schetskaartje.



De triangulatie tusschen Parigi en Todjo was afgesloten en deze kon met weinig moeite tusschen de astronomische punten worden „ingepast"; dat werd dan ook gedaan. De laatste driehoekszijde in het net Parigi—Todjo, (eigenlijk was het een net Posso—Todjo, maar dit is voor hetgeen hier valt te vermelden van minder aanbelang) kon dus als voldoende nauwkeurig worden beschouwd om de triangulatie van Todjo in de richting van Mogo voort te zetten. Zoo werd er dan ook te werk gegaan.

Toen er tot Tandjong Api getrianguleerd was, kon eene voorloopige contrôle op het werk worden verkregen, doordien de Piek van het eiland Togian (waarop Mogo gelegen is) goed te zien kwam. Het punt Mogo was reeds, door eene hulptriangulatie, overgebracht naar een zeer groot baken dat op den Piek was opgericht. Astronomische peiling uit een baken dat op Tandjong Api stond, naar dien Piek genomen, moest nu als alles goed was, een azimuth voor dien Piek doen vinden, dat overeen kwam met een azimuth, zooals het uit de bekend aangenomen lengten en breedten van Api en van Togian kon berekend worden.

De uitkomst was bedroevend. Nam men aan dat het baken op den Piek volkomen juist bepaald was, en er bestond zeker nog geen aanleiding om dat *niet* aan te nemen, dan ging het azimuth (de peiling), zooals men dat van den Piek kon uitzetten (natuurlijk werd het berekend) niet

minder dan 1'18".8 beoosten en 1'35".2 bezuiden het baken van Tandjong Api langs.

Hetgeen voor de hand lag geschiedde. Met vrij aanzienlijk tijdverlies werd de triangulatie gecontrôleerd. Er haperde niets aan. Lengte en breedte van Todjo werden nog eens gecontrôleerd. Zij bleken niet voor verbetering vatbaar te zijn. De lengte van het observatiepunt op Mogo werd gecontrôleerd — het verschil dat gevonden werd, was niet grooter dan men verwachten mag wanneer verschillende waarnemers een lengtebepaling verrichten (het bedroeg ongeveer 20"). De coördinaten van dat punt, waren omstreeks het jaar 1860 door Professor OUDEMANS bepaald naar eene methode, die men het best met snijding van hoogtelijnen kan vergelijken en waar de lengte voldoende juist werd bevonden, viel er aan de nauwkeurigheid der breedte te minder te twijfelen. Deze laatste werd dan ook niet gecontrôleerd en alle waarden door voornoemden geleerde voor omstreeks 40 jaren bepaald, moesten nu zonder omzien aanvaard worden.

Nog werd een eigen breedtebepaling verricht bij het op Tandjong Api opgerichte baken. Wegens bijzondere redenen konden aldaar geen waarnemingen op sterren verricht worden en moest de breedte uit een enkel stel circummeridiaanshoogten der zon worden afgeleid. Deze waarneming gaf aanmerkelijk verschil met het bedrag dat uit de triangulatie was gevonden. Deze bedroegen:

	Oosterlengte.	Zuiderbreedte.
Tandjong Api uit triangulatie .	121° 34' 13".5	0° 49' 40".9
Id. uit observatie . .		0° 49' 11"
Verschil .		29".9

Het lag voor de hand aan te nemen, dat aan deze astronomische bepaling de voorkeur moest worden geschonken, boven de getrianguleerde waarde. Hoe dan echter met de lengte te doen? Het lag evenzeer voor de hand, daarvoor aan te nemen de waarde die verkregen werd uit snijding van de nieuw aangenomen breedteparallel, met de astronomische peiling van den Piek. Dat werd dan ook gedaan en voor het baken op Tandjong Api werd eindelijk aangenomen:

Oosterlengte.	Zuiderbreedte.
121° 36' 6".3.	0° 49' 11".

Dat dientengevolge het kustgedeelte van Todjo tot Tandjong Api, meer dan gewenscht, was gedraaid en uitgerekt moest worden, behoeft geen betoog. Het was echter een steil en voor de vaart weinig belangrijk gedeelte, zoodat die oplossing voorloopig aanvaard werd, temeer omdat de hoop op een later te verkrijgen contrôle niet behoefde te worden opgegeven en het gedeelte, waarvan sprake is, dan gemakkelijk zou kunnen worden overgeteekend.

De triangulatie werd nu van Tandjong Api in de richting van Pagimana voortgezet, waarbij gewerkt werd met de laatste driehoekzijde uit het gewijzigde net: Todjo—Api als eenheid. Al spoedig bleek, dat men zich van die triangulatie weinig moest beloven, want wanneer uit eenig baken de ligging van Piek Togian werd bepaald, liepen de resultaten zéér uiteen. Dat dit een groote tegenvaller was, blijke daaruit, dat het baken op dien Piek eigenlijk gezet was met de bedoeling, om het in alle bakens van de tegenoverliggende kust, dus van Tandjong Api tot Pagimana toe, als driehoekspunt te gebruiken. Hiervan kon nu niets komen, en het geheele kustgedeelte moest van punt tot punt getrianguleerd worden door het drijvend schip als hulppunt te gebruiken.

Bij Pagimana (en eigenlijk al eerder, namelijk toen de Piek recht Noord gepeild werd) was dan ook de aansluiting zeer onvoldoende, maar het kustgedeelte, dat bijna even steil en voor de scheepvaart even onbeduidend was als het terrein Todjo—Api, kon nog wel worden „ingepast", hetgeen dan ook gebeurde, doch zonder dat daarom alle hoop op duurzame verbetering werd opgegeven.

Bij Pagimana werden de omstandigheden gunstiger. Het terrein gedoogde nu eindelijk weder eens een triangulatie met meerendeels vaste hoekpunten te stellen en slechts een zeer enkele maal moest het drijvend schip als hulppunt worden gebezigd. Met een aan het laatste net ontleende, maar eigenlijk slechts voorloopige basis, werd nu naar Mantawatoe Kèkè getrianguleerd en er werd eenig verschil bevonden tusschen het astronomisch bepaalde punt aldaar en de uitkomst der triangulatie. Uit de bekende lengten en breedten van Pagimana en van Mantawatoe, konden echter de waarden der driehoekszijden nauwkeurig worden berekend en de becijfering leerde, dat de onderlinge ligging der punten volmaakt goed was, want een onbeduidende schaalverandering bij behoud van azimuth was volkomen in staat eene goede aansluiting te verzekeren.

Eindelijk was er dus weer een driehoekennet verkregen dat aan strenge eischen voldeed en de zijden van *dat* net konden als zeer nauwkeurig worden beschouwd, zoodat iedere zijde van datzelfde net weder als basis voor eene aansluitende triangulatie kon worden gebruikt en dat met de absolute zekerheid dat zij *juist* moest zijn.

Zoo is dan ook al dadelijk met de oostelijkste zijde van dat net verder getrianguleerd tot Poeloe Doewa, alwaar naar luid van mondelinge mededeelingen een zoo goed als volmaakte aansluiting werd verkregen.

De zekerheid dat de afmetingen van het net Pagimana—Mantawatoe juist waren, was daarmede opnieuw geleverd en met groote gerustheid kon men een andere zijde van dat net

wij, wanneer de verschillen tusschen de astronomische en de geodetische bepaling der punten groot zijn, eenig meerder wantrouwen mogen koesteren jegens eerstgenoemde en dat wij aan ons eigen werk meerder vertrouwen hebben te schenken dan tot dusver gebruikelijk was en zulks vooral, wanneer er gegronde aanleiding bestaat aan groote locale attractie te denken, die bij een der eindpunten of bij beide punten zou kunnen zijn opgetreden.

II

Op eene triangulatie volgt, in het algemeen gesproken, het loodingswerk.

In de Golf van Boni en in de Tominibocht werden de loodingsslagen 400 à 600 M. uit elkaar gelegd, natuurlijk in de veronderstelling dat men aldus, met eene stoomsloep werkende, nog alles zal opmerken wat 200 à 300 M. van de sloep verwijderd is. Werd er met het schip gelood, dan werden de slagen naar omstandigheden verder uit elkaar gelegd, natuurlijk omdat men van uit de mars zooveel verder en zooveel beter kan zien en opmerken.

De onderstelling dat men, met zulke *gebrekkige methoden* werkende, alles zal opmerken, is — het spreekt van zelve — veel te optimistisch. Ieder, ook wie nooit opgenomen heeft, weet dat er altijd wel wat te vinden overblijft en dat er gewoonlijk, kort nadat er een nieuwe kaart is uitgegeven, riffen of ondiepten gerapporteerd worden, die soms nog wel op zeer gevaarlijke punten van het terrein liggen. Hoe goed de opnemer dan ook naar eigen overtuiging moge gewerkt hebben en hoeveel moeite zij die met de sloepen uitgingen, zich ook hebben getroost, het noodlot wil blijkbaar dat de natuur hun ten allen tijde voorhoudt hoe feilbaar zij waren en hoe onvolmaakt hun werk is geweest. Mocht al eens bijzondere waardeering spreken uit het feit, dat een of meer riffen naar hunnen naam werden gedoopt, toch zal menig opnemer wel eens gezucht hebben: „Och, werden alle riffen die ik *niet* gevonden heb, maar mij genoemd, dan werd ik wel wereldbekend!"

Ligt de oorzaak van het euvel niet grootendeels daarin, dat wij ons behelpen moeten met eene methode van werken die eigenlijk maar een surrogaat is voor hetgeen wij zouden moeten doen, om volmaakt werk te kunnen leveren? Daarvoor zouden wij niet maar zoo enkele weinige slagen moeten aflooden, maar wij zouden iederen slag punt voor punt moeten belooden en dan bovendien evenveel slagen maken als wij ons lijnen kunnen denken, dat wil dus zeggen: wij zouden het terrein oneindig dicht moeten belooden en dat is onuitvoerbaar.

Toegegeven, maar zou er nu niet een eenvoudig hulpmiddel kunnen gevonden worden om een *beter* overzicht van de bodemgesteldheid te krijgen, beter dan het althans door looden en uitkijken te verkrijgen is? Maken wij niet reeds in beginsel van een nieuw hulpmiddel gebruik wanneer wij met het schip

gaan looden en de slagen dan juist verder uiteen laten vallen, omdat men van top zooveel beter en verder kan zien?

Santos-Dumont is, naar ik vertrouw, de man, die ons den weg wijzen zal, zoo hij dat niet reeds heeft gedaan. Schieten de hulpmiddelen te kort om de masten der schepen een 200 à 300 M. hooger te maken en dus de oppervlakte der zee op afstand, van uit den hooge, beter te onderzoeken, de bestuurbare ballon, vrij van het schip, de ballon captif boven het schip, of anders de meer moderne avitatie, zij zullen ons helpen. Hoeveel zullen wij niet gevorderd zijn, wanneer het vraagstuk is opgelost om de opnemingsvaartuigen van een bestuurbaren ballon te voorzien! Menig rif, waarnaar wij nu dagen achtereen zoeken, om het bij slot van rekening niet te vinden en met eene aanteekening „Ligging Onzeker" op de kaart te zetten, zou bij de eerste beproeving, die bij gunstige verlichting ondernomen werd, onmiddellijk gevonden worden. Wie wel eens van een bergtop, die maar eenige honderden Meters hoog was, de tropische zee aan zijn voet heeft zien liggen, weet hoe goed alles dan „kleurend" gezien wordt. Wanneer er dan, vanuit dat hooggelegen punt, een schetsje gemaakt werd, was men te voren zeker dat alles gemakkelijk zou gevonden worden en dat het loodingswerk heel wat vereenvoudigd werd, omdat men nu niet naar alle kleinigheden behoefde te *zoeken*, men wist dadelijk wat er te verwachten was.

Zoo zal een tocht over het terrein, in bestuurbaren ballon te eer de gelegenheid geven, alles te ontdekken en in te schetsen, waarna men geregeld aan het bepalen van de ligging der ondiepten kan gaan. Sloepentochten blijven dan toch noodig, zal men zeggen. Ja, dat blijven zij, maar er behoeft nu zooveel minder te worden *gezocht*. Het looden blijft dan toch ook noodig, zal er worden opgemerkt. Ja, dat blijft het, maar men zal nu tevoren kunnen vaststellen waar het looden nuttig is en waar het tot niets leidt omdat men zich overtuigd heeft, dat er geen bruikbare doorvaarten te vinden zijn. Dat is het cardinale punt. De tegenwoordig uitgegeven Instructies voor de Commandanten der Opnemingsvaartuigen ademen (en naar ik geloof zeer terecht) steeds den geest, dat men werken moet in verband met hetgeen de te verwachten scheepvaart, ter plaatse der opneming, geacht kan worden te behoeven. Het is een nationaal en een internationaal belang, dat de kaarteering van den Archipel in den kortst mogelijken tijd gereed kome. Alles wat tijd doet uitsparen komt aan dat belang ten goede; alle overdreven en onnoodig détailwerk schaadt daaraan en eene verkenning „uit den hooge", die aan het werk voorafgaat en het ten overvloede besluit, zal ons slechts tijd doen winnen, die elders nuttiger kan worden aangewend.

Dit is nu eens niet eene kwestie van geld, het is er eene waaraan tijd en dus geld kan worden verdiend. De luchtballon in dienst der maritieme hydrographie zal geen schatten verslinden en als het denkbeeld uitvoerbaar blijkt, zijn renten op-

leveren. Daarmede zouden wij niet behoeven te wachten op het voorbeeld, door groote naties met hunne schier onuitputtelijke hulpbronnen te geven; hierin kunnen wij nu eens anderen vóór zijn. Is de tijd voor uitvoering nog niet rijp, die tijd is toch niet ver meer en de bestudeering en uitwerking van het denkbeeld worden mitsdien den jongeren officieren der hydrographie met warmte aanbevolen.

III.

Waar wij in een vorig opstel (en ook in Paragraaf I) gelegenheid hadden te wijzen op de onnauwkeurigheden, waarmede de astronomische plaatsbepalingen, door de locale attractie, kunnen zijn aangedaan; bepaalden wij ons (ten deele met opzet) tot die gevallen, waarin de waarde waarmede de *breedte*coordinaat was aangedaan, kon worden opgegeven. Even goed kan de Lengte dien invloed ondervinden en wie zich daarvan overtuigen wil, kan zich wenden tot het meergenoemde werk: Die Triangulation von Java enz., alwaar men opgaven dienaangaande kan vinden.

Maar eene Lengte, die door een reizend astronoom met behulp van Tijdmeters is bepaald, is uit den aard dier zaak reeds veel minder betrouwbaar dan eene breedtebepaling. Nemen wij op het voetspoor van anderen maar eens aan dat een Lengteverschil dat door eenzelfden waarnemer bepaald is: 10″ en een dat door verschillende waarnemers is bepaald: 20″ fout kan zijn, dan is het wel duidelijk dat, als daar ook nog locale attractie bijkomt, de Lengte ons nog véél grooter verrassingen kan bereiden dan die, waarvan wij bij Mogo haast dupe geworden waren. De opnemer in den Oosthoek van den Archipel zal daarop ter dege hebben te letten!

En toch wil het mij voorkomen dat het middel om die lengtefout van 10 à 20″ te bezweren, waardoor Lengtebepalingen op zichzelf met de breedtebepalingen gelijkwaardig zullen worden, reeds gevonden is. Hoe gunstig onderscheiden zich toch de Lengteverschillen, die langs telegrafischen weg verkregen zijn, van die welke uit tijdmeteraanwijzigingen zijn afgeleid! Hoe eenvoudig is het beginsel! Men bepaalt op beide stations den stand van een tijdmeter; daarna vergelijkt men de aanwijzingen der uurwerken langs telegrafischen weg. Die standen kan men het gemakkelijkst bepalen door waarnemingen met het Universaal-Instrument, maar waarnemingen op sterren in den artificieelen horizon zijn ook bruikbaar, als de *observateurs*, die de waarnemingen zullen doen, maar goed zijn. Edoch, hiervoor moet men eenige avonden de beschikking over de telegraaflijn weten te verkrijgen! Dat is zeker een groot bezwaar en misschien een der redenen, waarom er in Oost-Indië nog zoo weinig werk is gemaakt van die prachtige methode, die in alle leerboeken beschreven staat en reeds zoo goede diensten gepresteerd heeft.

Maar wij kunnen voortaan onszelf helpen, omdat wij de beschikking over de lijnen niet meer noodig hebben, doordien

de radio-telegrafie ons tot in de verste uithoeken van den Archipel ten dienste staat. In hoeverre de tijd reeds gekomen is om de opnemingsvaartuigen (met het oog op Lengtebepalingen) ook al van telegraafstations te voorzien, is moeilijk uit te maken en de vraag zal naar ik geloof toch ontkennend dienen te worden beantwoord, omdat nieuwe vindingen een tijdperk van beproeving hebben door te maken voor zij rechtens hunne intrede mogen doen. Maar die proeven zijn gemakkelijk te nemen. Bedrieg ik mij niet, dan is zelfs Padang nog niet telegrafisch aan Batavia verbonden. Wat behoeft ons thans nog te weerhouden, om te beproeven of zulks per radio-telegrafie mogelijk zij? Kunnen niet „Wilhelmina" en „Tromp", om slechts bij deze beide schepen te blijven, zich verdienstelijk maken, door proeven op dat gebied te nemen, die als zij vruchtbaar blijken, niet zullen nalaten heel veel goeds uit te werken voor de plaatsbepalingen in den Oosthoek.

Ook dit gaat onze financiëele draagkracht nu eens niet te boven, maar willen we hierin nu eens anderen vóór zijn, dan moeten wij ons haasten en goed werk leveren. Bedrieg ik mij niet, dan heeft Duitschland al proeven genomen in den Harz, die uitgemaakt zouden hebben, dat het beginsel praktisch uitvoerbaar is. Dat praktisch uitvoeren zij ons voorbehouden!

IV.

Waar de ervaring geleerd heeft, dat de lengtebepaling door middel van maansafstanden zoo dood is, dat zelfs de Nautical Almanac dien dood constateert door die ephemeriden niet langer mede te deelen, daar zie ik, indien ik der fantasie vrijen teugel laat, een tijd komen waarin ook de veelgeprezen tijdmeters en vooral hunne gangformules, onder dankbetuiging voor de vele en gewichtige bewezen diensten zullen worden ontslagen. Dat kan nog wel heel lang duren, maar er kan toch een tijd komen waarin de groote mailboot, in vollen oceaan, het naastbijzijnde kuststation oproept en het sein: „Toon mij den middelbaren tijd te Greenwich" aanbiedt. Na weinige seconden wordt hem die tijd geseind, even goed en nauwkeurig als het tegenwoordig op een bepaalden avond der week vanuit Leiden naar de zeehavens gedaan wordt. De boot zal dan niets meer noodig hebben dan een uurwerk dat, tusschen twee tijdseinen in, voldoende accuraat loopt.

Zijn mondeling ontvangen berichten juist, dan pleegt het draadlooze station te Poldhu dagelijks op bepaalde tijden een tijdsein af te geven, dat opgevangen kan worden door wien het verkiest. Dat beginsel het eerst uit te voeren is dus voor ons niet weggelegd. Toch kunnen wij nog onder de eersten zijn, zoo het kuststation te Scheveningen van een pendule voorzien wordt, die wekelijks vanuit Leiden wordt vergeleken. Zou het voordeel al niet groot zijn, de „Zeehond" zou de eerste zijn om daarvan te profiteeren en ondervinding met het nieuwe tijdseinmiddel op te doen.

L'H. NABER.

AFSTANDOVERBRENGING BIJ DE VUURLEIDING.

Naar aanleiding van H's beschouwingen over de afstandsoverbrenging zou ik een enkele opmerking willen maken.

H. schrijft, dat de punten 1 t/m 5 van de „disjonctie" zullen vervallen bij een afstand-geschut-telegraaf. Een zoodanig instrument is opgesteld aan boord Hr. Ms. „Tromp" en waar in den laatsten tijd veel aandacht wordt gewijd aan een der gewichtigste punten der vuurleiding, n.l. de afstandmeting, zullen we wel niet ver af zijn van een goede oplossing van dit vraagstuk. Heeft het niet tamelijk lang geduurd vóór een goede electrische roeraxiometer werd verkregen en beantwoordt deze, zooals opgesteld a/b der nieuwere pantserschepen, niet geheel aan de eischen?

We kunnen dus de 5 eerste punten weglaten.

H. schrijft nu verder, dat punt 6 en 7 niet 0 kunnen worden. Wanneer we echter voor de groote en middelbare kanonnen bedieningsnummers aanwijzen, die voortdurend de opzetten in overeenstemming houden met de geseinde afstanden, bij de Engelsche marine „sightsetters", en ook reeds in beproeving geweest of nog in beproeving op de schepen type „Regentes", dan zal punt 6 ook 0 kunnen worden bij een goed geoefende bemanning. Punt 7 is dan bij de nieuwere contrôle-elevatie-inrichtingen ook wel 0 te maken.

Zoo het eenigszins mogelijk is moet men niet overgaan tot een vuur op commando. De geheele redeneering valt in elkaar, wanneer de vijand en eigen schip zoo manoeuvreeren, dat de afstanden onregelmatig grooter en kleiner worden, wat op zee toch steeds het geval zal zijn. De vuurleiding a/b van een schip kan nooit ook maar eenigszins gaan gelijken op die van af een fort op schepen, die in een bepaald vaarwater moeten opstoomen.

De anti-torpedobatterij is in een gevecht met groote schepen niet bemand; moet deze batterij in het vuur komen, dan zijn de omstandigheden van dien aard, dat er geen sprake zal zijn van leiding, zooals H. dit wil.

Vuurleiding is toch al niet gemakkelijk, 't zou misschien wel de moeite waard zijn, indien daarover eens een studie verscheen. Daarom schijnt het mij ongewenscht, dat men het geheele vuur in die mate als H. dat voorstelt, van één persoon laat afhangen.

Met H. ben ik het volkomen eens, dat afstandoverbrenging, zooals tot nog toe a/b. onzer schepen, oorzaak zal zijn op zijn zachtst uitgedrukt van munitieverspilling; daarbij komt, dat men op een der vreemde oorlogsschepen nu eenige jaren geleden ondervond, dat alle communicatiemiddelen tijdens het vuren

Vooral laatstgenoemde eilanden-groep was voor Japan zeer zeker geen onbelangrijk bezit. [1])

Bij den vrede van Simoneseki achtte Japan zich waarschijnlijk niet sterk genoeg, om zich tegenover Rusland te doen gelden. Port-Arthur werd ontruimd, en aan China teruggegven. *Japan had den druk van een machtigen buurman ondervonden.*

Kort na den vrede kwam de verrassing, dat Rusland o.m. „Port-Arthur" en Duitschland Kiautsjau van China in erfpacht (?) hadden gekregen. Toen men hierdoor voor het feit van een begin van de verdeeling van China stond, vermeende ook Engeland zich niet onbetuigd te moeten laten, het kreeg Wei-ha-Wei in erfpacht, een slecht bezit.

De later door Italië aangewende pogingen, om van China een haven in erfpacht te bekomen, mislukten.

Aan de verdeeling van China nam Amerika geen deel, maar wel bracht het de Sandwich- of Hawai-eilanden onder zijn invloed. Zijn staatslieden hadden vermoedelijk toen reeds hunne oogen op de Philippijnen gevestigd, wat de Spaansche diplomatie niet heeft doorgrond.

Immers toch, het Amerikaansche eskader, onder den admiraal DEWEY, lag bij het uitbreken van den Spaansch—Amerikaanschen oorlog te Hongkong gereed, en bracht bijna onmiddellijk na het uitbreken van den oorlog Spanje de eerste doodelijke wonde toe, door het totaal vernielen van zijn veel te zwakke scheepsmacht. De val der Philippijnen was toen een kwestie van tijd. Wel rustte Spanje nog een scheepsmacht uit, om naar Azië te stevenen, maar de scheepsmacht, die zeker geene medewerking op hare reis ondervond, keerde kort na het uitzeilen weder naar de Spaansche havens terug. *Spanje was te laat geweest.* Bij den vrede behield Amerika de Philippijnen, en had zich daardoor een uitmuntende positie op de kust van China verzekerd.

Door het bezit der Philippijnen waren de strategische lijnen van San-Francisco of van Panama via de Hawai-eilanden en de Philippijnen naar de kust van Oost-Azië in het bezit van Amerika.

Is het zoo stout? om te beweren: *„het voorwendsel voor den Spaansch—Amerikaanschen oorlog was Cuba, het doel de Philippijnen"*.

Het dient echter gezegd, dat een deel der Amerikanen op het behouden der Philippijnen maar matig gesteld was.

Dat Japan een en ander met leede oogen aanzag, kan niet betwijfeld worden; want het ligt voor de hand, dat het ongestoord de vruchten wilde plukken van de kosten en moeite,

---

[1]) Op het laatst van den Fransch-Chineeschen oorlog dienden de Pescadores tot operatiebasis voor de Fransche vloot. Hier kon men altijd veilig en rustig kolen laden. De admiraal COURBET noemde deze eilanden-groep den sleutel van de Chineesche zee. Bij het sluiten van den vrede, wilde hij ze dan ook voor Frankrijk behouden. Hij heeft tijdens de onderhandeling bij de Fransche regeering er steeds op aangedrongen, China des noods alles toe te geven, uitgezonderd teruggave van de Pescadores.

besteed aan zijne krachtige industriëele omwenteling, noodig om zich economisch groot te maken.

Voor ongestoorde economische ontwikkeling zijn Rusland en Amerika minder aangewezen buren.

In Japan begreep en begrijpt men dit zeker nog wel, dat men zulke buren zoover mogelijk van zich moet houden, dat niet ging, en dat ook niet gaat zonder oorlog.

Met zulke buren wordt men toch gedwongen tot steeds grootere wapening, wat voor een opkomenden staat fataal kan zijn.

Voor ongestoorden vrede en rustige ontwikkeling zijn oorlogen dan ook dikwijls noodig. *Oorlog dient dan tot het bekomen van een duurzamen vrede.*

In den Spaansch—Amerikaanschen oorlog trad Japan nog niet ernstig op. Sedert ging het rusteloos voort zich te wapenen en zijne vloot te versterken, en toen het zich eindelijk sterk genoeg gevoelde, verklaarde het Rusland met vertrouwen den oorlog. Japan was zeker van de overwinning. In den oorlog met Rusland ontwikkelde Japan een kracht, waartoe men het in Amerika zeker niet in staat geacht had. Immers toch in de jaren, die verliepen tusschen den Spaansch—Amerikaanschen oorlog, en den Japansch—Russischen oorlog, heeft Amerika niet veel gedaan voor de versterking der Philippijnen. Had men toch den toestand reeds na den Japansch—Chineeschen oorlog juist ingezien, dan ware de doorgraving van Panama vermoedelijk reeds een fait accompli geweest, en had thans voor de groote Amerikaansche vloot aan de Oostzijde van Amerika de gelegenheid opengestaan zich naar het Westen te begeven, dat thans òf moet plaats hebben door Suez, òf rond Zuid-Amerika, de laatste weg zeker minder geschikt voor torpedo-vaartuigen.

Dat Japan zich wil ontdoen van lastige buren, die zeker niet met de beste bedoelingen naast hem zijn komen wonen, kan niemand het ten kwade duiden, omdat die buren, als zij *krachtig* zijn, steeds hunnen invloed op zijne economische politiek kunnen, en wanneer het in hun belang is, zullen doen gevoelen. Zij zouden Japan dwingen tot het onderhouden van een vloot, veel grooter, dan zonder die buren voorloopig ooit noodig zou zijn.

Kan Japan zich dus van een buurman als Amerika ontdoen, dan is dit volgens mijn gevoelen een daad van wijs beleid, die, gezien de enorme wapening van de Europeesche Staten, volkomen gewettigd is.

De tijd van handelen is dan echter gekomen, de moeilijkheden zijn reeds ontstaan door de houding van San-Francisco. Japan weet nu, wat het van de Amerikanen kan verwachten.

Dat de spanning tusschen Amerika en Japan groot, de toestand hachelijk is, en de regeering van de Vereenigde Staten zich niet op haar gemak, zich wat zwak gevoelt, blijkt wel uit het feit, dat zij bezig is „zoete broodjes" voor Japan te bakken, wat anders niet op den weg der Vereenigde Staten ligt. Men

denke slechts aan de Alabama-kwestie, de moeilijkheden met Engeland over de Beringzee, enz. enz.

Misschien zal men van oordeel zijn, dat de finantiëele toestand van Japan op het oogenblik oorlogvoeren onmogelijk maakt, wat wij niet kunnen aannemen, omdat wij de overtuiging hebben, dat, als de oorlog uitbreekt, die van korten duur zal zijn, en van Japan geen groote finantiëele offers zal vergen, omdat zijn in dienst zijnde vloot, en het onder de wapenen zijnde contingent van zijn leger, meer dan voldoende zijn voor eene expeditie naar de Philippijnen, met de zekerheid de Philippijnen even snel van Amerika af te nemen, als deze Staat zelf ze van Spanje afnam.

„Japan is klaar, Amerika niet". „Amerika zal het gelag betalen".

Zierikzee, 4 Nov. 1905. H. SLOT.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der Ned. schepen.

Hr. Ms. „Friesland" vertrok den 6den November van Alicante, kwam den 9den te Port-Mahon aan, vertoefde aldaar tot den 19den, kwam den 21sten te Napels aan, vertrok den 27sten weder, arriveerde den 30sten te Algiers en vertrok vandaar weder 8 December.

Hr. Ms. „Tromp" vertrok 14 November van Nieuwediep naar O.-Indië, kwam den 20sten te Algiers aan, vertrok weder den 24sten kwam den 30sten te Port-Saïd aan, vertrok denzelfden dag en vertoefde den 6den December te Perim.

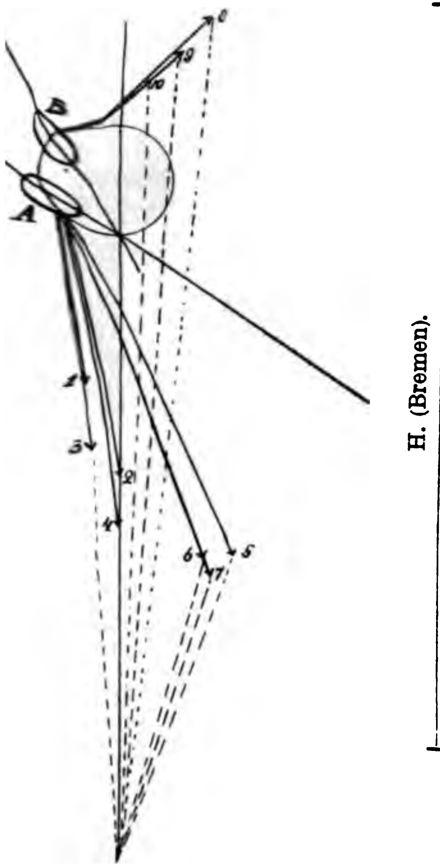
Hr. Ms. „Nautilus" vertrok 6 December van Santa Cruz naar Las Palmas.

Personeel.

Amerika.

Begrootingen, aan 't Marine-Departement ontvangen over de nieuwe wetsartikelen betreffende de benoeming van officieren, dat geen candidaten mogen worden aangenomen zonder positief schriftelijk bewijs, dat zij 21 jaar oud zijn, toonen aan dat deze bepaling een verlies tengevolge heeft van 30 % van hen, die als benoembaar zouden zijn beschouwd onder de oude bepalingen.

5. 2 Juni. Buitenhuid tot op $^{9}/_{10}$ geklonken, op de commandobrug is de voorste dwarsscheepsche leuning aangebracht. De polaire kracht is toegenomen tot 0.5 H met een opmerkelijke draaiing naar 't voorschip.



H. (Bremen).

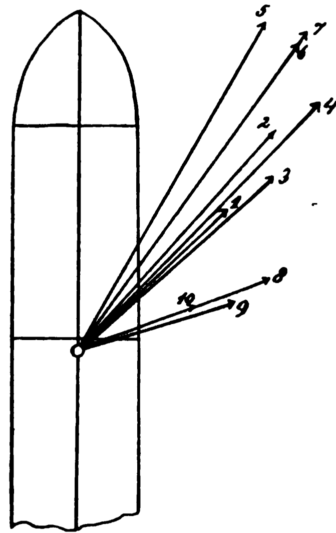


Fig. 2.

1—7. Ontwikkeling van het scheepsmagnetisme tijdens den bouw.

7–10, Vermindering van het scheepsmagnetisme tijdens den afbouw.

Fig. 1.

Schip op stapel om de Z. 53°.3 O.

Schip in afbouw N. 31°.3 O.

= 0.9 }
= 4.0° } aangenomen.

6. 2 Juni. Zelfde als 5. Een klein stoomschip „Pylades" dat aan Bakboord van de „Thüringen" op stapel stond, is van stapel geloopen. Dadelijk hierna werden weder waar-

nemingen verricht, en bleek dit van geringe invloed te zijn geweest.

7. 15 Juni. Buitenhuid, schotten, dekken tot op $^{9}/_{10}$ en de commandobrug klaar. Polaire kracht = 0.52 H.

Op verzoek werd na 't van stapel loopen, het schip ongeveer in tegengestelde koers gelegd gedurende den afbouw en wel N. 31°.3 W.

8. 18 Juni. Ketels aan boord, alsook de beide masten en de helft van de hoofdmachine.

9. 26 Juni. Schoorsteen, ventilators, laadboomen en kaapstanders aan boord.

10. 3 Juli. Schip gereed.

Het gevolg van den maatregel het schip in tegengestelde koers af te bouwen is dat de horizontale kracht aanmerkelijk is verminderd.

In fig. 2 zijn voor beter overzicht nogmaals alle krachten geteekend.

De beide kompassen waren op het houten kaartenhuis opgesteld, waar vóór de door 3 stalen dekbalken gedragen brug aansluit. De metingen hadden tusschen de 2 kompassen plaats. Bij het regelen der kompassen waren de magnetische verhoudingen voor beide kompassen zeer gunstig en behoefden voor compensatie geen magneten te worden aangebracht.

(„Annalen der Hydr. und Mar. Meter").

Artillerie.

Amerika.

In „the Scientific American" komt een artikel voor over **het uitschieten der vuurmonden** waarin de schrijver het uitschieten niet wil wijten aan de langs het projectiel gedreven gassen onder aanzienlijken druk (een steekvlam als 't ware, welke tusschen projectiel en zielwand doorschiet, in Engeland genoemd hang fire). Schrijver betoogt dat dan de uitslijting over de volle lengte zoude moeten aanwezig zijn en voornamelijk daar optreden, waar de centreering van het projectiel onvoldoende blijkt. Hij wil de oorzaak meer zien in de werking van de zich vormende gassen met hoogere temperatuur en de enorm hooge spanningen, welke gassen nog aan scheikundige veranderingen onderhevig zijn en door het projectiel in de ziel opgesloten worden gehouden. De uitslijting zoude dientengevolge naar voren toe geringer moeten zijn, hetgeen ook in werkelijkheid het geval is. Bovendien zoude het metaal van de vuurmond ter plaatse door de bijzonder hooge temperatuur verhit worden tot bijna het smeltpunt en de heete verwoestende gassen vrij spel hebben op het verhitte zachte metaal van den zielwand.

Als oplossing geeft schrijver een kernbuis van het allerbeste staal dat niet verbranden kan en zelfs bij zachtroode gloeihitte de oorspronkelijke hardheid behoudt.

Op deze beschouwingen ingaande teekent de redactie der „Scientific American" hierbij aan, dat zij, hoewel niet van oordeel dat het wegsmelten van metaaldeeltjes aan den zielwand onder die hooge temperaturen totaal geen invloed zoude hebben op de uitslijting van 't kanon, zij toch als hoofdoorzaak beschouwt de zoo heete gassen welke schuren en dringen langs projectiel en zielwand en zich met ontzaglijke snelheid een weg banen langs de onvoldoende afsluitende draaiingsband en dat aan de uitslijting der kanonnen tegenwoordig over de geheele zielengte schuld heeft de thans bestaande onvoldoende werkende koperen draaiingsbanden. („Army and Navy Journal").

Naar aanleiding van bovenstaand artikel wordt verwezen naar een hoofdartikel in het „Zeitschrift für das gesamte Schiesz und Sprengstoffwesen" van 1 Sept. 1906, waarin de noodzakelijkheid bepleit wordt voor koolstoftoevoegingen aan nitro-glycerine, nitro-cellulose kruitsoorten. Ook zullen de uitslijtingen van den zielwand zich het sterkst doen gevoelen achter in den vuurmond waar de gassen het langst opgesloten blijven, doch bij alle kruitsoorten zijn de gevormde gassen nagenoeg dezelfde, slechts de temperatuur is veel hooger bij de soorten met veel nitro-glycerine door de meerdere hoeveelheid CO_2 gassen en juist deze zullen bij de hoogere temperaturen achter in den vuurmond **koolstof onttrekken aan het metaal van den zielwand.**

Proefondervindelijk werd door den schrijver HAUPTMAN MONNI aangetoond, dat ondanks eenigszins grootere lading (om ballistisch gelijke ladingen te vergelijken) met koolstoftoevoeging en hooger spanning toch minder aantasting verkregen werd. Het gebruikte kruit, gewoon ballistiet met 8 % of met 11.28 % toevoeging van C toont na twee jaar beproeving gelijke physische en ballistische eigenschappen te handhaven naast het ballistiet zonder koolstoftoevoeging. (Red.)

Het plan bestaat **belangrijke veranderingen** aan te brengen **in de batterij** der kruisers „Olympia" (van stapel geloopen in '92, groote veranderingen ondergaan '01) en „Brooklijn" '95. In denzelfden geest zullen de vuurmonden gewijzigd worden als aan boord der New-York geschiedde. De schepen zullen nieuw torengeschut en opstelling krijgen, benevens het nieuwste type hunner 12.7 cM. kanonnen. Voorts is de begrooting vastgesteld voor de noodige veranderingen ten behoeve van de „Olympia" om deze in te richten voor oefeningsvaartuig voor de Marine-Academie. („Army and Navy Journal").

Het **jaarlijksche rapport** over de aangelegenheden der **zee-artillerie** 1905-1906 geeft onder meer.

Met drie ploegen werkende, dag en nacht, wist men niet te voldoen aan de aanvragen voor nieuw geschut, zoodat de particuliere nijverheid moest te hulp geroepen worden; een uitbreiding der fabrieken is aangevraagd.

garnizoensplaatsen, welke verkleinde schijven gebruiken. Zoowel Amerika als Duitschland hebben dus nu door behoud van kaliber en vermindering van projectielgewicht afstand gedaan van den eisch „groote metaalbelasting". Bij het Spitzgeschoss staat hiertegenover een geheel andere projectielvorm en daardoor minder weerstand van de lucht dan bij de gewone projectielvorm en onder normale omstandigheden verwacht wordt, terwijl bij beide projectielen een grootere aanvangssnelheid de nadeelen van gewichtsvermindering over het eerste en voornaamste gedeelte van den baan moet vergoeden. Een belangrijk bijkomend voordeel is, dat men bij deze gewichtsvermindering per patroon ongeveer 15 $^0/_0$ meer munitie kan medevoeren. Wat het vermogen om te verwonden aangaat en het doordringingsvermogen zal, als men trefsnelheid als maatstaf neemt voor verwondingen (vooral de snelheid van treffen der vochtrijke organen) de kleinere kogel tot 1000 M. ongeveer in het voordeel zijn en is ook het doordringingsvermogen over het eerste gedeelte van den baan beter. Zie omtrent de nieuwe Duitsche geweerkogel het „Journal R. U.S.I." van 15 Februari 1906.

(Red.)

Duitschland.

In de Duitsche marine is een automatisch pistool ingevoerd, zeer veel gelijkenis vertoonend met het pistool Parabellum. Het is 915 gram zwaar, kan met een kolf gebruikt worden, heeft een looplengte van 15 cM. en bevat een kamer voor 8 patronen van 8 gram gewicht. Als voordeel wordt genoemd weinig opslag en een mindere uitwerking van den terugstoot op de pols.

(„Revue Maritime").

Engeland.

Aan de geschutfabriek te Woolwich is een toestel uitgevonden voor het verwijderen van koperdeeltjes, welke zich bij veel gebruik maken van 't geschut aan den zielwand hechten. Deze toestellen zijn thans verstrekt voor het zware en middelbare geschut, teneinde in de oorlogshavens en marinestations ter beschikking gesteld te kunnen worden.

(„Marine Rundschau").

In de Engelsche tijdschriften wordt herhaaldelijk de wenschelijkheid betoogd het prijsschieten voor commandeurs af te schaffen en de munitie beschikbaar te stellen voor gevechtsschietoefeningen, doch hiertegenover wordt door de behoudende partij als argument aangevoerd, dat juist in het prijsschieten een middel gevonden wordt de goede schutters te leeren kennen, terwijl bij het gevechtsschieten invloeden als vuurleiding, afstandmeting, communicatiemiddelen, buiten de kanonniers om evenveel gewicht in de schaal leggen en men dus daarbij niet voldoende de goede schutters kan uitzoeken.

In den vervolge wordt de uitslag van het gevechtsschieten niet meer openbaar gemaakt, doch wel het gevechtsschieten der

torpedojagers en het prijsschieten met zwaar en middelbaar geschut. („Marine Rundschau").

Dit jaar werden verscheidene schepen voorzien van toestellen voor het overbrengen van orders en seinen van commandotoren en mars naar de batterij; thans maakt men daarmede zoodanigen spoed, dat de schepen voortaan niet met de installatie behoeven te wachten tot zij daartoe in Engeland op de werven gelegenheid hebben, doch wordt voor alle nog niet van deze inrichtingen voorziene schepen de geheele installatie opgezonden, opdat deze met eigen middelen worde aangebracht.

Het meerendeel der afstandmeters zijn Barr- en Stroud-instrumenten, doch heeft ook Vickers—Maxim een klein gedeelte der leverantie. („Revue Maritime").

De beproeving der **artillerie aan boord van de „Dreadnought"** is bijzonder goed geslaagd. Den 18den October l.l. werden zij aangevangen en liepen reeds 's avonds ten einde. Men begon met het vuur der 27 kns. van 7.6 mM. (le Yacht" spreekt van 22) vervolgens stuk voor stuk de kns. van 30.5 cM., Mark IX. Hierop vuurde men van iederen toren beide stukken te gelijk af en daarna acht vuurmonden gelijk aan eene zijde. Omtrent de uitwerking van dit vuur was men het te voren niet eens geweest, doch het schip hield zich uitstekend. De oorlogslading van het kanon bestaat uit 165.5 K.G. M.D. Cordite en 't projectiel weegt 382 K.G. Slechts enkele ruiten werden bij dezen geweldigen schok gebroken. („Le Yacht").

Het in beproeving geweest zijnde **pantserprojectiel met kap** zal door het gouvernement aangenomen worden, daar de uitslag der proeven de verwachtingen ver overtrof.

Het kaliber liep uit een bij de proeven van 10.5 cM. tot 30.5 cM. en de projectielen doorboorden met goed gevolg Krupp gecementeerde platen van 12.7 tot 30.6 cM.

Met eene trefsnelheid van 606.5 M/sec. doorboorde een 10.5 cM. projectiel een 12.7 cM. plaat, met gelijke snelheid een 15 cM. projectiel een dikte van 15 cM. en een 30.5 cM. projectiel met 603.7 M/sec. snelheid een 30.5 cM. plaat. Een andere Europeesche mogendheid beproefde een 25.4 cM. Heclon-projectiel tegen 30.5 cM. gecementeerd Krupp-staalpantser, gesteund door 30.5 cM. eikenhout en 8.5 cM. beplating. Met slechts 572 M/sec. snelheid doorboorde het projectiel pantser en ruggesteun en werd met eene kleine beschadiging teruggevonden 792.5 M. achter de de schijf. Daar zij beter voldeden dan alle andere projectielen, zonder te breken, werden deze pantserprojectielen door het Engelsche gouvernement aangenomen en liet ook Spanje, na geslaagde proefnemingen, deze projectielsoort aanmaken voor een groot kaliber gekapt marine-projectiel.

(„Scientific American").

Zweden.

Met de **turbine-lucht-torpedo** van majoor UNGE (zie „Marineblad" 1901/02, blz. 120) zijn op de schietplaats te Marma weder proeven genomen. De gebruikte torpedo had een kaliber van 10 cM. en eene lading van 1.6 K.G. nat schietkatoen. Het werpwerktuig is 1.7 M. lang en kan door een man medegevoerd worden. De grootste dracht was bij de beproevingen 2600 M. en op dien afstand werd een gat van 2 M^2 in den grond geslagen bij de werking van de schokbuis. („Marine-Rundschau").

Batterij van 3.7 cM.

De aandacht wordt gevestigd op het Indisch Militair Tijdschrift No. 8 1906, waarin van de hand van den heer H. VERMENT eene beschrijving voorkomt van de destijds naar Celebes gezondene en ook op Bali met succes gebruikte batterij van 3.7 cM. Men vindt er eene duidelijke beschrijving in der bij de landmacht in O.-I. ingevoerde drie-voet-affuit, alsmede van de noodig gebleken wijzigingen, om het bij de marine bekende stuk met succes te kunnen gebruiken aan den wal, als daar zijn: een huisje over den opzetklep geschoven, met oneven drachtverdeelingen — een geweerloop model '95, ingericht voor 't schietcilinderen (deze is echter rechts getrokken) en meerdere nuttig gebleken veranderingen. Wenschelijk zoude het zijn, dat de batterij, bestaande uit stalen vuurmonden van 3.7 cM., ook de nieuwe patronen van 3.7 cM. met rookvrij kruit verstrekt kreeg. (Red.)

Torpedowezen.

Amerika.

Voor schietoefeningen of beter voor proeven met de nieuwe 21 dM. torpedo werd een speciale schijf gebouwd geheel overeenkomstig een deel van een schip, dit model wegende 175 ton, kost ongeveer 5000 dollars; diepgang 5.1—5.4 M. Op een afstand van 15 M. werd een met 100 pond van eene nieuw soort springlading voorziene ladingkamer tot ontploffing gebracht, overeenkomende met het effect, dat een torpedo in gevecht zou bezitten. De schijf zonk en bleek na onderzoek, dat het boord ingedrukt was. Hieruit maakt men de gevolgtrekking, dat een schip door dergelijke torpedo's getroffen, geheel onbruikbaar wordt of vernietigd. („Marine Rundschau").

Frankrijk.

Begin November is een ernstig ongeluk gebeurd aan boord van het pantserschip „Charles Martel" van de reserve-divisie. Dit schip lag op de reede en op den V.M. hadden lanceeroefeningen plaats gehad die onderbroken werden voor den rusttijd en daarna voortgezet zouden worden.

regelaar, welke het mogelijk maakt tot 5000 yards zuivere banen te verkrijgen, wat tot nu slechts tot ± 3000 yards het geval was.

Ook heeft de verbetering in onderzeebooten weder aanleiding gegeven tot het gebruiken van torpedonetten en is de nieuwe gepantserde kruiser der „Warrior"-klasse weder hiervan voorzien, nadat gedurende geruimen tijd voor kruisers dit beschermingsmiddel was afgeschaft. Aan beide zijden krijgt zij 13 spieren, welke het mogelijk maken, het net op grootere diepte af te vieren. („Marine Rundschau).

Proeven met strooimijnen, voorzien van eene veiligheidsinrichting welke het ontsteken verhindert als de mijn niet verankerd is, hebben tot nu toe goed voldaan.

Frankrijk.

Te Toulon werden 150 paar lichtgevende glazen buisjes gevuld met een phosphoresceerende stof ontvangen om te bezigen voor de nachtrichtmiddelen bij de peilinstrumenten der torpedobooten. Reeds langen tijd werden beproevingen met verschillende soorten gehouden. Hoewel zeer goed voor oefeningen in vredestijd, zal men in tijd van oorlog vooral 's nachts meer op 't oog en volgens schatting afvuren en heeft men wel andere dingen te doen, dan zich met de richtmiddelen te bemoeien. Wij zagen sommige commandanten 's nachts wit houten staafjes gebruiken als vizier, die evengoed zichtbaar waren als de lichtende buisjes. („le Yacht").

Het nieuwe pantserschip „Patrie" beproefde 5 Oct. haar onderwaterlanceerinrichtingen en hare torpedo's, welke moesten bewijzen, te voldoen. De uitslag was bedroevend. De eerste torpedo beschreef na gelanceerd te zijn een boog en keerde in het kielwater terug van het schip, stopte echter voor dit te bereiken, aan een gebrek van de koersregelaar meestal te wijten.

De 2e verdween in de diepte zoodra zij de lanceerinrichting verliet. De 3e behield een goede koers, doch liep te langzaam. De 4e stopte eenige meters van het schip af. De 5e doorliep eveneens een korten weg. De torpedo's zijn, niemand zal het ontkennen, teere werktuigen, maar in het geval met de „Patrie", was het wat te erg en lag het wellicht aan het niet goed geregeld zijn der torpedo's. De order, waarbij het vorige jaar de regelingscommissie o. a. ook opgeheven werd, zou reeds deze resultaten opleveren? Erg verwonderd zouden we er niet over zijn en we zullen wel meerdere gevolgen ervan zien. Drie der verloren torpedo's zijn na zoeken teruggevonden. Het zijn 45 cM. torpedo's. („le Yacht").

Tactiek en Manoeuvres.

Oostenrijk-Hongarije.

Midden Augustus werd een algemeene aanvalsoefening op Pola gehouden, welke meerdere dagen duurde en waaraan het geheele oefeningseskader deelnam. Als aanvaller traden op de 1e divisie [„Habsburg", „Arpad", „Babenberg", „Erzherzog Karl", „Aspern", de A-kruisergroep („St. Georg", „Kaiser Karel VI", „Szigetvar" en „Zenta")]. De beginstelling van den aanvaller was te Lussin. Pola werd, afgezien van de vaste verdedigingswerken nog door de 2e divisie („Monarch", „Wien", „Budapest") verdedigd. Daardoor werd de oefening bijzonder interessant omdat den verdediger de afdeeling luchtscheepvaart van het 2e Regt. Vestingartillerie ten dienste stond en doordat het op uitgebreide schaal bezigen van kabelballons mogelijk was.

De aanvallende vloot verscheen met gedekte lichten in den nacht van 13 op 14 Augustus voor Pola. De kabelballon kreeg haar in 't zicht, trots den donkeren nacht, op ongeveer 10 zeemijlen. De telegrafische mededeeling van de nadering des vijands alarmeerde de geheele verdedigingslinie. De kustforten, zoeklichten en schijnlichten met vasten sector traden in werking. De ballon gaf de richting op aan de zoeklichten en concentreerde ze op het eskader. Dientengevolge wendde het eskader om de Zuid. Tegen twee uur 's nachts meldde de ballon aanvallende vijandelijke booten en deed zij weer de zoeklichten op de booten richten. Twee booten kwamen tot aan den haveningang en stelden een kustverdediger buiten gevecht. Eveneens werden de booten verklaard ongeschikt voor verdere deelname. Het eskader had zich intusschen buiten bereik der zoeklichten in 2 groepen gesplitst. Een groep verscheen nu voor de Noord-Westelijke doortocht der reede van Fasana en stuurde hare torpedobooten tegen de kustverdedigers af. Weer ontdekte de ballon de aanvallers; de verdedigingswerken en de de 2e divisie sloegen den aanval af. De oefening was met dit resultaat van den verdediger afgeloopen; een torpedoboot van den aanvaller liep bij Brioni Minone aan den grond en verloor haar schroef.

Op een der volgende manoeuvreerdagen werd tijdens een landingsmanoeuvre een kabelballon aan boord van een der schepen van het eskader gebezigd om geschikte punten voor de landing te zoeken en de stelling en verdedigingswerken van de tegenpartij, die de kust bezet hield te verkennen. Bij dit gebruiken van een ballon op een slagschip deden zich toch moeielijkheden voor, die de bruikbaarheid van een kabelballon voor zulke doeleinden twijfelachtig maken. Tengevolge van de weinig beschikbare vrije openruimte aan dek van een slagschip is het opstijgen van het schip af zeer lastig, afgezien nog van het feit, dat bij eenige wind de ballon tegen het tuig aan zou kunnen komen en het omhulsel kon scheuren. Het 2e ge-

vaar bestaat daarin, dat vonken uit de schoorsteen ontwijkende, kans opleveren het omhulsel te kunnen treffen en in weinige oogenblikken een groot ongeluk zouden veroorzaken.

Bij de nachtelijke oefeningen, die hierboven vermeld werden, toonde zich de ballon als zeer goed bruikbaar; gemiddeld werd zij op eene hoogte van 350 M. gehouden.

(„Marine Rundschau").

In de „Marine Rundschau" van November 1906, komt eene beschouwing voor over, en een kort uittreksel van, de bekroonde studie: „The elements of fleet tactics" van den luit. ter zee NIBLACK, verschenen in de Augustus-aflevering der „Proceedings of the United States Naval Institute".

De schrijver dezer studie ziet in het concentreeren der geheele eigen kracht op een deel van 's vijands macht het geheim van de tactische gevolgen, welke Tsuschima opleverde. Met recht stelt hij dit principe als uitgangspunt voor elke zuivere tactische denkwijze.

Hoewel van verschillende gemaakte gevolgtrekkingen en veronderstellingen de juistheid wel eenigszins betwist zal worden door sommigen, zoo is de lezing van het geheel en de bestudeering zijner tactische methoden zeer aan te bevelen.

Proeftochten en Stoomwezen.

Amerika.

De machines van den onlangs te water gelaten gepantserden kruiser „North Carolina" zijn ontworpen voor 23.000 I.P.K. Zij zijn van het vier cylinder triple expansie type. Elke machine wordt in een waterdicht compartiment opgesteld. De schroeven, welke bij „vooruit" buitenwaarts draaien, zullen 120 omwentelingen doen.

De stoom wordt geleverd door 16 waterpijpketels, geplaatst in acht waterdichte compartimenten. Het roosteroppervlak bedraagt 1590 □' en het verwarmend oppervlak niet minder dan 68.000 □'. De stoomdruk zal 265 pond zijn. Alle hoofd- en hulpwerktuigen moeten volle kracht kunnen werken bij een luchtdruk op de stookplaatsen van niet meer dan 2" water.

De kolenruimen zullen speciaal worden ingericht op een gemakkelijke en vlugge kolenaanvoer naar de stookplaatsen en zijn berekend voor een inhoud van 2.000 ton.

(„Army and Navy Journal").

De vollekrachts proeftocht van het slagschip „Minnesota" (zie tabel) had plaats bij stormachtig weer en hooge zee. Niettegenstaande dit, verklaarden de officieren aan boord, dat de 30 cM. kanonnen op elk oogenblik te gebruiken waren. De groote snelheid van den 24 uurs proeftocht zoude, wanneer dit noodig geweest ware, nog langer volgehouden kunnen worden.

Men gelooft, dat het schip met bijna 18 mijl snelheid den Atlantischen Oceaan kan oversteken, de kolenvoorraad is nog 250 ton grooter, dan hiervoor noodig zou zijn. De proeftocht-snelheid was bijna een mijl hooger, dan in het contract was bedongen. („Army and Navy Journal").

De proeftochten van den nieuwen gepantserden kruiser „California", gebouwd door de „Union Iron Works" te San Francisco, zijn niet geslaagd. Nadat een voorloopige run zeer gelukkig met 22 mijl snelheid was afgeloopen, mislukte de 4 uurs proeftocht twee maal tengevolge van warm loopen der metalen en defecten aan de machines. De laatste maal, 25 October, moest na $1^1/_2$ uur de proef wegens warm loopen der metalen gestaakt worden. Het Marine-Bestuur heeft aan de bouwmeesters te kennen gegeven, dat, voordat zij in de gelegenheid gesteld worden opnieuw proef te stoomen, eerst aan den marine-inspecteur de overtuiging moet worden gegeven, dat de machines geheel in orde zijn. De proeftochten met de „South Dakota" zullen niet gehouden worden, voordat de proeftocht met de „California" geheel bevredigend is afgeloopen. („Army and Navy Journal").

De proeven met het stoken van petroleum op de torpedoboot „Gwin" hebben geen gunstig resultaat gehad, daarbij kon slechts een snelheid van 15.5 mijl bereikt worden, terwijl de „Talbot" van hetzelfde type, met steenkool gestookt, 20 mijl liep. De „Gwin" zal nu weer ingericht worden voor het uitsluitend stoken met steenkool. („Mitteilungen a. d. G. d. S.").

De nieuwe pantserschepen „Rhode Island" en „Virginia" van 15000 ton behaalden bij de proeftochten met resp. 20500 en 23100 I.P.K. 19.01 mijl, terwijl op 19000 I.P.K. voor deze vaart was gerekend. Het kolenverbruik was groot en er moest met sterk geforceerde trek gestookt worden. („Le Yacht").

De nieuwe torpedojagers, welke in het volgend jaar gebouwd zullen worden, krijgen turbine machines. Er moet evenwel nog beslist worden of hun snelheid al dan niet meer dan 30 mijl zal moeten bedragen. Hierover zijn de autoriteiten het niet eens. Men heeft opgemerkt, dat in Europa alle nieuwste torpedojagers grooter snelheid dan 30 mijl hebben en de Britsche admiraliteit zelfs jagers met 36 mijl snelheid laat bouwen. Het is bekend, dat leden van den marine „General Board" de 36 mijlsbooten zuiver als eene proefneming beschouwen, en dat zij niet gehandhaafd zullen kunnen worden; er wordt gezegd, dat het even nuttig is, booten met minder snelheid te bouwen en dat zelfs een snelheid van 27 mijl voldoende is voor alle maritieme doeleinden. In verschillende marinekringen wordt deze bewering krachtig tegengesproken en het is wel zeker, dat het voorstel om jagers van slechts 27 mijl snelheid te bouwen, een hevigen strijd zal doen ontstaan onder de ontwerpers der nieuwe schepen. („Army en Navy Journal.")

Duitschland.

Bij het kolenladen bereikten bij de Duitsche vloot de volgende schepen de hoogste cijfers:

1e eskader „Kaiser Wilhelm II"	339	ton per uur (uit prauwen.)	
2e „ „Elsass"	351	„ „ „ „ „	
Van de groote kruisers „Roon" .	336	„ „ „ „ „	
„ „ kleine „ „Arcona"	189	„ „ „ met karren v. den wal.	

Bij het oorlogskolenladen uit stoomschepen:

Slagschip „Zähringen"	172	ton p. uur (uit	2 stoomsch.)
„ „Preussen"	97	„ „ „ „	1 „
Groote kruiser „Friedrich Carl"	125	„ „ „ „	2 „
Kleine „ „Ariadne" . .	58	„ „ „ „	1 „

(„Marine Rundschau.")

De eerste torpedoboot van de serie S 138 tot S 149 is bij Schichau te Elbing te water gelaten. Deze torpedobooten zijn veel grooter dan de Fransche torpedobootjagers. Hun waterverplaatsing is 530 ton, lengte 68 M. en diepgang 2,60 M. Zij moeten 30 mijl loopen bij 10 000 I. P. K. Vier ketels zullen de benoodigde stoom moeten leveren. („Le Yacht".)

Engeland.

Het pantserschip „Hibernia" heeft zijne proeftochten tot het bepalen van het kolenverbruik hervat en de uitkomsten waren zeer bevredigend. Gedurende het eerste uur was het verbruik 0,912 K.G. per uur per I. P. K. en het daalde later tot 0,836 K. G. („Le Yacht").

De kusttorpedobootvernieler „Firefly", gebouwd door J. SAMUEL WHITE & Co. is begin September op de werf in East Cowes van stapel geloopen. Hij behoort tot de Gadflyklasse en krijgt ketels van het White-Forster type. Zijn snelheid zal bij 235 ton waterverplaatsing 26 mijl moeten zijn.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.")

De proeftochten van de „Gadfly" de eerste van een nieuwe klasse van torpedobootvernielers is zeer bevredigend afgeloopen. Zij heeft Parson turbine machines en Thornycroft waterpijpketels, welke met vloeibare brandstof gestookt worden. De gemiddelde snelheid gedurende den 8 uurs proeftocht was 27,336 mijl, waarbij 22.8 ton brandstof werd gebruikt, of 0,68 K.G. per uur per I. P. K., wat overeenkomt met een werkingssfeer van 400 mijl bij volle kracht. De stoomdruk kon gemakkelijk gehandhaafd worden. Opgemerkt werd, dat er gedurende den proeftocht, practisch gesproken, geen rook was en de schoorsteenen koel bleven.

Bij een 24 uurs proeftocht met alleen de marschturbines te werk was de snelheid 12,037 mijl, overeenkomende met een werkingssfeer van 1300 mijl.

Er werden eveneens proeven genomen omtrent de eigenschappen ten opzichte van stoppen, aanzetten en achteruitgaan, waarbij werd geconstateerd, dat deze niet minder waren dan bij een gewone torpedoboot met een schroef. Het schip stoomde een kwartier achteruit, waarbij de middelste voortstuwer hetzelfde aantal omwentelingen maakte als voor 26 mijl vooruit. De snelheid was hierbij 12 mijl. Met 699 omwentelingen van den middelsten voortstuwer liep de „Gadfly" gedurende een kwartier met 13 mijl snelheid achteruit. Het schip moet nog een 24 uurs proeftocht doen ter bepaling van het brandstofverbruik. („Journal R. U. S. I.").

De proeftochten van het pantserschip „Dreadnought" (zie tabel) zijn zeer bevredigend afgeloopen. Deze geschiedden bij hooge zee en toonden aan, dat het schip uitmuntende nautische eigenschappen bezat. Het schip trilde in 't geheel niet. De temperatuur op de stookplaatsen was evenwel veel te hoog, zoodat men tot wijziging van de ventilatie-inrichting zal moeten overgaan.

De turbines van dit schip zijn verdeeld in twee van elkaar afgescheiden stellen elk van 5 turbines, waarvan een marsch-, hoogedruk- en lagedruk-turbine voor vooruit en een hoogedruk- en lagedruk-turbine voor achteruit. Deze turbines werken op 4 schroefassen, en wel de hoogedruk voor- en achteruit-turbine op de buitenste, de andere op de binnenste assen.

Om zich een voorstelling van de grootte der turbines te maken, diene, dat het bewegende deel van de lagedruk-turbine voor vooruit een middellijn van 2.4 M. heeft en een lengte van ongeveer 2 M. De anderen hebben een middellijn van 1.7 M., terwijl de lengte van de hoogedruk-turbines voor vooruit 2.6 en voor achteruit 0.95 M. bedraagt. Van de lagedruk-turbine voor achteruit zijn de maten niet opgegeven.

De stoom wordt geleverd door achttien Babcock-Wilcox-ketels met 145 M^2. roosteroppervlak. De verhouding van roosteroppervlak tot verwarmend oppervlak bedraagt 1 : 34.75. De werkingsdruk in de ketels is 17 K.G. per cM^2.

Bij een 8 uurs proeftocht met vol vermogen was de luchtdruk op de stookplaatsen $\pm$ 3 cM. water.

Het schip heeft 2 hoofdcondensors met 2415 M^2. en 2 hulpcondensors met 557 M^2. afkoelend oppervlak.

Nauwkeurige opgaven over gewicht en ruimte ingenomen door de machines worden niet gegeven, alleen wordt gezegd, dat deze ongeveer gelijk zijn aan die van zuigermachines.

Op het ketelgewicht wordt 15 $^0/_0$ uitgespaard. Dit wordt verklaard door het economischer werken van turbinemachines bij vol vermogen. Een voordeel is o.a., dat het kolenverbruik bij turbines nagenoeg constant blijft, terwijl bij zuigermachines door lekken van schuiven, zuigers, werkbussen, enz., het kolenverbruik langzamerhand en soms belangrijk toeneemt.

(„Le Yacht" en „Marine-Rundschau").

Bij het overnemen van 900 ton kolen behaalde het linieschip „Victorious" het vlaggeschip van het Atlantische eskader in Gibraltar een record door een gemiddelde te bereiken van 305.4 ton per uur.

Het linieschip „London" van het Middellandsche zee-eskader bereikte in Malta bij het overnemen van 1100 ton een gemiddelde van 210 ton per uur, voor dat eskader eveneens een record.

(„Marine-Rundschau").

De admiraliteit besloot, dat voor de nieuwe aan te bouwen kusttorpedobootvernielers alleen waterpijpketels van het YARROW- of WHITE-FORSTER-type zullen gebruikt worden.

(„Marine-Rundschau").

Door het 2e kruiser-eskader werd een 8-uurs vollekrachts proef met zware zee op den boeg gehouden, waarbij de hieronder genoemde kruisers de volgende snelheden behaalden: „Cornwall" 23.8 mijl, „Drake" 23.2, „Duke of Edinburgh" 22.12 en „Black Prince" 20.5 mijl; „Berwick" moest ingevolge averij den proeftocht afbreken.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

De gepantserde kruiser „Argyll" heeft nieuwe schoorsteenen gekregen, bij welke gelegenheid onder den schoorsteen, ter hoogte van het pantserdek, pantserstaven werden aangebracht. De dikte der schoorsteenplaten is van 4.75 op 6.34 mM. gebracht, omdat de oude schoorsteenen door het sterke forceeren bijna doorgeroest waren.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Gedurende de laatste manoeuvres is het eskader van ad miraal MAY met 5 slagschepen van het „King Edward"-type, 48 uur volle kracht achtervolgd door de gecombineerde vloten van admiraals WILSON en BERESFORD, totaal 28 schepen. Admiraal MAY ontsnapte ten koste van een enorme hoeveelheid brandstof. In de vuurhaarden werd over de gloeiende kolenmassa ± 5 ton per uur vloeibare brandstof gespoten, wat de snelheid misschien $^1/_2$ mijl vermeerderde.

De geheele brandstofrekening van dien 48-uurs tocht, zal voor vervolgden en vervolgers te samen tusschen 23000 pd. st. en 24000 pd. st. bedragen.

(„Army and Navy Journal").

Frankrijk.

De proeftochten van de pantserschepen „Patrie" en „République" zijn zeer bevredigend afgeloopen (zie tabel proeftochten). In tegenstelling met het feit dat in Frankrijk tot nu toe proeftochten een lang tijdsverloop in beslag namen, zijn de bovengenoemde zeer vlug verloopen. „Patrie" was het eerste schip, waarop de verscherpte voorschriften omtrent de geforceerde eindproeftocht werden toegepast. Deze voorschriften welke van 12 Febr. 1903 dateeren bepaalden o.a.: „Het is noodzakelijk er zich van te vergewissen, dat de ketels der groote schepen langer

dan 3—4 uur met geforceerden trek goed kunnen functioneeren. De proeftochten onder normale omstandigheden met matige verbranding moeten minstens 10 uur duren".

Deze voorschriften werden op een tijdstip ingevoerd, waarop bij andere naties reeds lang dergelijke bepalingen bestonden.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.")

De gepantserde kruiser „Jules Ferry" moest na de laatste mislukte proeftochten naar Cherbourg gebracht worden, waar de ketels onderzocht moesten worden en zoo noodig daarin en in de condensors nieuwe pijpjes worden ingebracht. De commissie van onderzoek constateerde dat het ketelongeluk op de „Jules Ferry" aan slecht stoken te wijten was en bracht in herinnering, dat bij de invoering van Du Temple-ketels op torpedobooten eveneens dikwijls ongevallen plaats hadden, omdat de stokers niet in de bediening van die ketels voldoende geoefend waren. Bij ketels met nauwe pijpen komen ongevallen minder dikwijls voor, waaruit men besluit, dat zulke ook voor groote schepen meer geschikt zijn.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.")

No. 1490 van „le Yacht" geeft een afbeelding en oppervlakkige beschrijving van een oververhitter systeem PIELOCK en een triple-expansie-machine, waarbij de oververhitte stoom door kleppen en niet door een schuif toegang krijgt tot de cilinders, toegepast aan boord van de vrachtboot „Rance" der Compagnie Générale Transatlantique.

De gepantserde kruiser „Ernest Renan" zal drie 4-cylinder triple expansie-machines krijgen, welke te samen 36000 I.P.K. zullen moeten ontwikkelen. De stoom wordt geleverd door 42 ketels van het NICLAUSSE-type.

De maximum kolenvoorraad bedraagt 2300 ton. Met den normalen voorraad van 1854 ton zal het schip bij 10 mijl snelheid 7500 mijl, met 2300 ton 12000 mijl moeten kunnen afleggen. Bij volle kracht zijn die getallen resp. 1026 en 1630 mijl. Een groote hoeveelheid vloeibare brandstof zal in speciale tanks en in den dubbelen bodem geborgen kunnen worden.

(„Journal R. U. S. I.").

De kruiser 2e klasse „Cassard" heeft een proeftocht van 24 uur afgelegd. Gedurende de beide eerste uren werd bij 125 omwentelingen een vermogen van 7200 I.P.K. bereikt ($^3/_4$ van het volle vermogen), gedurende daaropvolgende 6 uur was het vermogen 5650 I.P.K.; de laatste 16 uren met normaal vermogen werd bij 120 omwentelingen een snelheid bereikt variëerende tusschen 17 en 18.2 mijl. („Le Yacht").

De kruiser 2e kl. „Jean Bart" heeft bij de laatste reparatie nieuwe NICLAUSSE-ketels gekregen. De grootst vol te houden dienstvaart is 16 mijl. („Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Italië.

Het actieve Middellandsche Zee-eskader heeft een volle krachts proeftocht gehouden, waarbij door de verschillende schepen de volgende snelheden werden bereikt: gepantserde kruiser „Garibaldi" gedurende $7^u 7^m$ gemiddeld 17.2 mijl, gepantserde kruiser „Varese" gedurende $7^u 9^m$ gemiddeld 16.8 mijl, gepantserde kruiser „Ferrucio" gedurende $6^u 42^m$ 17.9 mijl, slagschip „Margherita" gedurende $6^u 50^m$ 18.6 mijl, slagschip „Benedetto Brin" gedurende $5^u 30^m$ 18.27 mijl, slagschip „Emanuele Filiberto" gedurende $6^u 50^m$ 16.17 mijl, slagschip „Saint Bon" gedurende $5^u 50^m$ 16.3 mijl en de pantserdekkruisers „Coatit" en „Agordat" gedurende $7^u 35^m$ 19.5 mijl. Al werd ook door geen enkel schip de oorspronkelijke proeftochtsnelheid behaald, wat ook niet werd verwacht, toch zijn de resultaten van belang, omdat op alle schepen het machinekamerpersoneel verminderd was en gedurende den geheelen tocht dienst moest doen en niet kon afgelost worden. Ook de gebruikte steenkolen waren niet van de beste kwaliteit. („Mitteilungen a. d. G. d. S.")

Japan.

De „Mikasa", die, zooals men zich zal herinneren, tengevolge van een ontploffing in September 1905 is gezonken, is na ruim een jaar weder gelicht. Onmiddellijk na het vlot worden kon de „Mikasa" stoom op stoken in den voorsten groep der ketels en met eigen middelen de plaats van het ongeval verlaten. Zonder eenige hulp bereikte zij haar aangewezen station, met een druk van 150 pond in de ketels.

De Belleville-ketels hebben hier door hunne goede constructie bewezen zulk een geweldsproef te kunnen doorstaan.

(„Le Yacht").

Peru.

De kruiser „Almirante Grau" van 3200 ton heeft zijne proeftochten zeer bevredigend afgelegd. Hij heeft 2 vier cylinder triple expansie machines, gebalanceerd volgens het Yarrow-Schlick Tweedy systeem. De stoom wordt geleverd door 10 waterpijpketels, opgesteld in drie van elkaar afgescheiden compartimenten. Kunstmatige trekking wordt verkregen door het systeem van gesloten stookplaatsen. Bij slecht weer bewees het schip uitstekende zee-eigenschappen te bezitten.

De vollekrachtsproef had plaats bij mooi weer en kalme zee. Met 216 omwentelingen der machines werd een snelheid van 24,641 mijl bereikt, waarbij 14144 I. P. K. ontwikkeld werden. Noch in de machinekamer, noch in het ketelruim werd eenige moeilijkheid ondervonden en tevens werd afwezigheid van trillingen opgemerkt.

De 24 uurs kolenproeftocht gaf de volgende uitkomsten:

	1e 6 uur	2e 6 uur	3e 6 uur	4e 6 uur
I. P. K.	913	3 689	6 342	8 817
kolenverbr. p. uur p. I. P. K.	1,03	0,66	0,76	0,74

Proeftochten en Stoomwezen.

Natie.	Type schip.	Naam.	Waterver-plaatsing.	Vaart.	I.P.K.	Aantal omw.	Kolenverbruik p. uur p. I.P.K.	Opmerkingen.
Amerika	pts. kruiser	St. Louis	9700	22.34	27484	152.63	0.741	4 uursproeftocht.
id.	pts. schip	Minnesota	16000	18.851	23000	122.93	—	4 uursproeftocht bij ongunstig weer.
id.	"	"	"	17.95	—	—	—	24 uursproeftocht.
Engeland	pts. schip	Dreadnought	18187	13.00	4956—5013	194	1.062	30 uur met 20 % van het max. vermogen.
id.	"	"	"	19.30	16900	291	0.693	30 uur met 70 % van het max. vermogen.
id.	"	"	"	21.60	24700	320	0.639	8 uur met max. vermogen. Gedurende 1 run was de max. snelheid 22.25 mijl.
id.	"	Hibernia	16612	—	3710	—	0.94	30 uur met 20 % van het max. vermogen.
				16.00	—	—	—	30 uur met 80 % van het max. vermogen.
				18.127	18112	—	0.87	Met max. vermogen.
Frankrijk	pts. schip	République	14868	7.8	1260	60	0.565	6 uur. 3 Niclausse-ketels.
			"	16.80	10906	100.3	0.711	24 uur met normaal vermogen, alle ketels natuurlijke trek.
			"	18.80	17620	—	—	10 uur bij zeer ongunstig weer.
			"	19.15	19626	—	0.86	3 uur met max. vermogen, geforceerde trek.

De proeven genomen met het oog op de manoeuvreervaardigheid liepen ook bevredigend af. („Engineering".)

Rusland.

Alle in de toekomst aan te bouwen schepen zullen turbine machines krijgen. („Mitteilungen a. d. G. d. S.")

Bij het kortelings te water gelaten pantserschip „Andrei-Pervozvanni" wordt bij 17600 P. K. een snelheid van 18 mijl verwacht. De stoom wordt geleverd door 24 Bellevilleketels. De normale kolenvoorraad bedraagt 1500 ton, welke tot 3000 ton kan opgevoerd worden. De ketels zijn geheel ingericht voor het gebruik van vloeibare brandstof, waarmede een grooten afstand afgelegd zal kunnen worden. („Le Yacht".)

Onderzeesche booten.

Amerika.

Den 4den October is te Quincy de „Octopus" te water gelaten. De huidplaten zijn berekend om aan den druk van een 300 voet hooge waterkolom weerstand te bieden.

De snelheid aan de oppervlakte zal 12 mijl bedragen.

(„Army and Navy Journal").

Engeland.

Om grootere veiligheid met de oefeningen van o.z.booten te verzekeren, laat de Admiraliteit proeven nemen om die booten te lichten, wanneer zij onder water in 't ongereede geraakt zijn. Twee schepen zijn uitgerust met de benoodigde lieren, kranen en dreggen, om eventueel gezonken booten aan de oppervlakte te brengen; wanneer zij blijk geven een last van 160 ton te kunnen lichten, zal het aangenomen worden, dat zij een gezonken o.z.boot zoover aan de oppervlakte kunnen brengen, dat de opvarenden door den commandotoren naar buiten kunnen komen.

(„Army and Navy Journal").

Frankrijk.

De Minister van Marine heeft order gegeven zestien submersibles van ± 400 ton op stapel te zetten, van hetzelfde type, als waarvan in 1905 achttien stuks besteld werden. De snelheid aan de oppervlakte zal 12 mijl bedragen bij 700 P.K.

Bewapening: 7 lanceerinrichtingen; bemanning: 2 officieren, 22 man.

In 't geheel kwamen op het budget van 1906 twintig booten voor. Omtrent de vier overige is nog weinig bekend. Zij zullen van een nieuw type zijn, met een deplacement van 800 ton.

't Is duidelijk, dat men met deze grootere booten een offen-

sief optreden ver van de havens in 't oog heeft. Men kan zich voorstellen, dat de rayon d'action voldoende zal zijn, om zich van Cherbourg uit naar de Middellandsche Zee of de Oostzee te begeven, of zelfs den Atlantischen Oceaan over te steken, mits men zich tevreden stelt met matige snelheid en bewapening.

Wanneer het in de plannen ligt de booten groote tochten te doen ondernemen, dan zal men de bewoonbaarheid zeer moeten verbeteren.

(„Le Yacht").

Minister THOMSON heeft in den misterraad aangekondigd, dat het verslag van de commissie van onderzoek, die naar Bizerta gezonden is om de oorzaken na te gaan van den ondergang van de „Lutin", teruggekomen is en dat de commissie zonder verwijl haar verslag zou uitbrengen. De uitkomst van het onderzoek — zeide minister THOMSON — is, dat het binnenschot van een der ballastruimten in het achterschip wel goed in orde was, maar heeft blootgestaan aan een druk, hooger dan waarvoor dat binnenschot berekend was. Die hooge druk werd veroorzaakt, doordat de klep, die aan den zeekant de afsluiting vormt van die ballastruimte, niet goed sloot. En die klep sloot niet goed doordat er een steentje zat in een schuif. Misschien heeft dat steentje al lang in de schuif gezeten. De bemanning, die grootendeels heeft kunnen vluchten in het voorschip, is omgekomen door een plotselinge verhooging van den luchtdruk. Op het laatste oogenblik heeft men nog getracht een luik te openen, maar dat heeft geen invloed gehad op den noodlottigen afloop.

De commissie geeft een reeks maatregelen aan, die men in de toekomst moet toepassen om ongelukken als van de „Lutin" te voorkomen, zoowel aanwijzingen betreffende den bouw van het onderzeesche vaartuig, als betreffende de bediening. De commissie doet middelen aan de hand om steeds te kunnen uitmaken of de kleppen van de ballastruimten goed sluiten, en zij wil dat de binnenschotten evenveel weerstandsvermogen zullen hebben als de buitenwand van het schip.

(„N. Rott. Ct.").

Nederland.

Aan de werf „Gusto" van de firma A. F. SMULDERS te Schiedam, zal worden gevestigd een afdeeling, die zich speciaal zal bezighouden met den bouw van onderzeesche marinevaartuigen.

Aan deze afdeeling heeft zich verbonden de hoofdingenieur voor scheepsbouw bij de Fransche marine LAUBEUF, die zijn ontslag heeft genomen uit den dienst der Fransche marine. Genoemde hoofdingenieur heeft een groot aandeel gehad in het ontwerpen der onderzeesche booten voor de Fransche marine.

(„De Ingenieur").

In de „Matin" verklaart de ingenieur LAUBOEUF, dat hij

nimmer zijn diensten aan een vreemde regeering heeft aangeboden voor de vervaardiging van onderzeesche booten.

Draadlooze Telegrafie.

Duitschland.

Op de internationale conferentie voor radio-telegrafie te Berlijn werd in de zittingszaal van den Rijksdag de conventie geteekend, waaromtrent overeenstemming was verkregen. Tot onderteekening gingen over: Duitschland, de Vereenigde Staten, Argentinië, Oostenrijk, Hongarije, België, Brazilië, Bulgarije, Chili, Denemarken, Spanje, Frankrijk, Groot-Brittannië, Griekenland, Italië, Japan, Mexico, Noorwegen, Nederland, Perzië, Portugal, Rumenië, Rusland, Zweden, Turkije en Uruguay. De gesloten overeenkomst is in hoofdzaak een bekrachtiging van de door Duitschland — van welk rijk de uitnoodigingen tot bijwoning der conferentie waren uitgegaan — gedane voorstellen. Het voorname punt van de gesloten overeenkomst is hierin gelegen, dat de wisseling van langs radio-telegrafischen weg overgebrachte berichten tusschen kuststations en schepen verplicht wordt gesteld, zonder dat behoeft te worden rekening gehouden met het daarbij gebruikte radio-telegrafische stelsel.

Volgens het eind-protocol zullen de staten, die de overeenkomst mede hebben onderteekend, het recht hebben, enkele kuststations vrij te stellen van de internationale verplichtingen, echter slechts op voorwaarde, dat in de plaats van het vrijgestelde station, een ander station zal worden beschikbaar gesteld, dat in staat zal moeten zijn, te voldoen aan de eischen van het internationaal verkeer. De volgende staten hebben verklaard, van deze uitzonderingsbepaling niet te zullen gebruik maken: Duitschland, de Vereenigde Staten, Argentinië, Chili, Griekenland, Mexico, Monaco, Nederland, Noorwegen, Roemenië, Rusland, Zweden en Uruguay.

Italië heeft zich in verband met zijn overeenkomst, aangegaan met de MARCONI-maatschappij, het recht tot al of niet bekrachtiging van het verdrag voorbehouden.

Op voorstel van de Vereenigde Staten werd nog een uitbreiding aan het verdrag gegeven, door toevoeging van de bepaling dat ook de wisseling van berichten tusschen schepen onderling verplicht zal zijn.

Daarmee hebben zich vereenigd — behalve de Vereenigde Staten — Duitschland, Argentinië, Oostenrijk, Hongarije, België Brazilië, Bulgarije, Chili, Denemarken, Spanje, Frankrijk, Griekenland, Monaco, Noorwegen, Nederland, Roemenië, Rusland, Zweden, Turkije en Uruguay.

De overeenkomst en de uitbreiding daarvan, zullen den 1sten Juli 1908 in werking treden. De overlegging van de ratificatie-stukken zal zoo spoedig mogelijk te Berlijn plaats vinden.

De eerstvolgende internationale conferentie voor radio-telegrafie zal in 1911 worden gehouden te Londen.

(„N. Rott. Ct.").

Denemarken.

De Deensche ingenieur en uitvinder POULSEN heeft met zijn nieuw systeem van draadlooze telegrafie zeer **gunstig geslaagde** proeven gedaan. Hij moet er n.l. in zijn geslaagd, van Kopenhagen uit, seinen te wisselen met een station te Newcastle-on-Tyne.

Aanbouw.

Amerika.

Lijst van aanbouw van Amerikaansche schepen op 1 Oct. '06 percentsgewijs uitgedrukt:

Slagschepen.	%	*Pantserkruisers.*	%	*Verkenners.*	%
Nebraska	96.7	California	95.7	Chester	47.4
Connecticut	99.7	South Dacota	93.7	Birmingham	47.4
Georgia	100	North Carolina	61.1	Salem	47.5
Vermont	93.6	Montana	54.3		
Kansas	91	Milwaukee	98	*Onderzeebooten.*	
Minnesota	96				
Mississipi	65.5			No. 9 Octopus	89
Idaho	62.4			10 Viper	73
New Hampshire	53.3			11 Cuttlefish	90
Michigan	0.3			12 Tarantula	74.4

In dit percentage wordt de bouwtijd gerekend tot en met de proeftochten. Zoo is b.v. de „North Carolina" 6 October van stapel geloopen.

Duitschland.

De in 1906—1907 aan te bouwen pantserkruiser zal 16000 ton groot zijn en bewapend met 10 kns. à 28 cM., dus van het zelfde kaliber als het pantserschip „Ersatz Bayern", die er echter 16 heeft.

Engeland.

De nieuwe in aanbouw zijnde volzee torpedobooten zullen 33 mijl loopen. 5 zullen begin 1907 gereed komen.

De eerste boot van de nieuwe klasse torpedojagers, gebouwd door THORNYCROFT, heeft zijne proeftochten afgelegd. Deze, „Gadfly" genaamd, is voorzien van Parson-turbines en Thornycroft-waterpijpketels, die met vloeibare brandstof gestookt worden. De vaart bedroeg op de proeftocht 27.3 mijl gedurende 8 uur. De vereischte vaart was 26 mijl.

Aanbouw.

Natie.	Type schip.	Naam.	Water-verplaatsing.	Afmetingen.			Pantser in cM.					Bewapening.	Vaart.	Bemanning.
				Lengte.	Breedte.	Diepgang.	Gordel	Dek.	C° toren.	Geschut-toren.	Middelb. geschut.			
Amerika	pt.sch.	South. Carolina	16000	137.2	24.4	7.46	279 : 228	—	305	305 : 255 : 203	—	8 kn^s. à 30.5 cM.	—	—
"	"	Michigan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Duitschland	kr.	Nürnberg (Ersatz Blitz)	3450	110	13.3	4.8	—	—	—	—	—	10 kn^s. à 10.5 cM. L/40 kal. 8 à 5.2 L/55 kal.	23.5	—
"	"	Stuttgart	"	"	"	"	—	—	—	—	—	id. 28 Aug. van stapel.	"	—
Engeland	pt.kr.	Shannon (type Minotaur)	14600	149.3	23	7.6	102 152 76	—	305	178	—	4 kn^s. à 23.4 cM., 10 " " 19 " 18 " " 7.6 " 5 o.w. lanc.-inricht.	23	—
Griekenland	torp.j.	Nike	350	67	6.6	—	—	—	—	—	—	2 kn^s. à 7.6 cM. 4 " " 5.7 " 2 lanc. inrichtingen.	30	—

Lijst van schepen in aanbouw in Duitschland:

NAAM.	Water-verplaat-sing.	Gebouwd te:	Opmerkingen.
Slagschepen:			
Pommern . . .	13200	Stettin	Van stapel 2 Dec. '05.
Hannover . . .	13200	Wilhelmshaven	„ „ 26 Sept. '05.
Schlesien . . .	13200	Schichau te Dantzig	„ „ 25 Mei '06.
Q	13200	Germania-werf te Kiel	Nog in aanbouw
Ersatz Bayern .	19000?	Wilhelmshaven	Plan
„ Sachsen.	19000?	Germania-werf te Kiel	„
Pants.kruisers:			
Gneisenau. . .	11600	Bremen	Van stapel 14 Juni '06.
Scharnhorst . .	11600	Hamburg	„ „ 22 Mrt. '06.
„E"	15000	Keizerlijke werf te Kiel	Plan.
Besch. kruisers:			
Dantzig. . . .	3200	Keizerl. werf te Dantzig	Van stapel 23 Sept. '05
Koenigsberg . .	3200	„ „ „ Kiel	„ „ 12 Dec. '05.
Leipzig	3200	Bremen	„ „ 22 Mrt. '05.
Nürnberg . . .	3400	Keizerl. werf te Kiel	„ „ 28 Aug. '05.
Stuttgart . . .	3400	„ „ „ Dantzig	„ „ 22 Sept. '05.
Ersatz Wacht .	3400	Vulcan-werf Stettin	In aanbouw.
„ Pfeil . .	3500	Keizerl. werf te Dantzig	„ „
„ Komet .	3500	„ „ „ Kiel	„ „

(„The Journal o. the Royal Un.-Serv.-Inst.")

Japan.

Tijdens den oorlog werden 29 torpedojagers op stapel gezet waarvan er nu 23 gereed zijn.

16 Nov. zou te Jokosoeka het nieuwe slagschip „Satoema", de „Japansche Dreadnought", te water gelaten worden. Zijn afmetingen zijn: lengte 482 Eng. voet, breedte 82½ voet, diepgang 27½ voet, waterverplaatsing 19.200; de machines hebben een vermogen van 18.000 ind. pk., die aan het schip een snelheid van 22 knoopen geven.

Voor Japan is het een groote gebeurtenis dat het zulk een schip op 's lands eigen werf te water kan laten.

Men wil dat de „Satoema" vrijwel een kopie van de „Dreadnought" is, aangezien de Japansche en Engelsche admiraliteit voortdurend over hun plannen en denkbeelden van gedachten wisselen.

Diversen.

Amerika.

5 October liep de Amerikaansche torpedojager „Preble" op een klip bij Santa Barbara. Na afgebracht te zijn bleek de schade gering.

Een Amerikaansch transportschip met legerbehoeften, de „Sheridan" strandde op het eiland Oahu bij Honolulu en is vermoedelijk totaal verloren.

De torpedovernieler „Hopkins" strandde bij Newport en werd zwaar beschadigd afgebracht.

Plannen worden gemaakt voor het aanbrengen van een flink drijvend dok in Chesapeake bay en voor het bouwen van een droogdok op de marinewerf te New-York waarin gemakkelijk de aan te bouwen 20 000 tons slagschepen kunnen plaats vinden.

Vermoedelijk zal het droogdok onlangs naar de Filippijnen gesleept, nog eenige jaren buiten dienst blijven daar de noodige gelden voor de indienststelling ontbreken.

De „Army and Navy Journal" betoogt dat het noodzakelijk is voor de bezetting der kustforten op de hoogte te zijn van de inrichting van verschillende typen van oorlogsschepen, daar de uitwerking der treffers en het te nemen mikpunt niet voor alle scheepstypen het zelfde zal zijn. Zij beveelt daartoe o.a. het „Jane's naval war game" aan in de belangstelling van de officieren der kustverdediging.

In zake de stranding der „Boston" tijdens mist werden commandant DE WITT en zijne officieren door den krijgsraad geheel vrij van schuld bevonden.

Duitschland.

De kosten voor de verbreeding van het Noord-Oostzee-kanaal zullen, volgens een officieuze mededeeling, niet minder dan 200 millioen mk. bedragen. De plannen zijn op het oogenblik nog in laatst en grondig onderzoek.

Er is nu voorgoed besloten het Keizer-Wilhelm-kanaal te verbreeden, zoodat het grootste oorlogsschip er door kan. Er zullen ook twee zijkanalen worden gegraven, het eene uitloopende in de Eckernförder Bocht en het ander in den mond van de Schlei, zoodat het kanaal drie uitgangen krijgt.

Engeland.

In wording is een „Vrijwillige motorboot Afdeeling", die in tijd van oorlog zich beschikbaar stelt voor verkennings- en patrouille diensten.

Een Edinburgsch blad weet mee te deelen, dat aanstonds het werk zal beginnen om in de Forthbaai een oorlogshaven in te richten. Er zouden twee droogdokken komen, in staat om de grootste oorlogsschepen op te nemen, een opslagplaats voor steenkool, een haven voor torpedobooten en ook een opleidingschool voor de marine. Van hieruit zou de Noordzee-vloot zijn bewegingen uitvoeren. Verder ligt het in het plan om in Grimsby een haven voor torpedobooten te maken en te Lerwick een opslagplaats voor steenkool en proviand.

In het „Marineblad" van 13 Nov. '06 4e. aflevering is op blz. 450 opgenomen een berichtje uit de „N. R. Ct." over het driftig worden der zeemijnen in de Solent.

De „Marine Rundschau" geeft eene eenigszins andere lezing.

De mijnen toch mochten volgens dit blad niet kunnen ontsteken door een schok maar alleen door electrische ontsteking.

Nu gebeurde het dat bij ontsteking der eerste mijn de naburige ontplofte en de andere zestien van de verankering werden losgeslagen en wegdreven. Misschien was de gebezigde verankering te zwak voor den stroom en zijn de mijnen met hunne verankering losgerukt van den kabel en weggedreven.

Frankrijk.

De „Eclair meldt dat te Toulon een inrichting van de firma Schneider uit Creuzot komt, die zich hoofdzakelijk op de vervaardiging van onderdeelen voor torpedobooten zal toeleggen.

Op de reede van Toulon is het torpedo-opleidingsschip „Algésiras", vermoedelijk tengevolge van een buskruitontploffing, verbrand. Alle opvarenden, op drie na, die vermist worden, zijn gered; er zijn een aantal gewonden.

De „Algésiras" is geheel verloren (en zou in den nacht van 27 Nov. met een torpedo tot zinken worden gebracht).

Japan.

Het ministerie van Marine heeft een plan van aanbouw opgemaakt voor de eerstvolgende 8 jaren. De kosten bedragen 135.000 000 dollars, waarvan 12.000 000 voor herstelling aan de gelichte Russische schepen. Na verloop van dien termijn zal de Japansche vloot bestaan uit een slagschip divisie van 8 schepen, twee divisies pantserkruisers ieder van 8 schepen en drie divisies bestaande uit 4 snelle kruisers ieder.

(„Army and Navy Journ.")

De oorlogskosten bedragen voor Japan van Oct. '03 tot Maart '06, de datum waarop de laatste troepen, behalve de vier voorgeschreven divisies uit Mandschoerije en Korea terugtrokken:

1°.	voor het leger	107 014 091 pdst.
2°.	voor de vloot	19 102 175 „
	te zamen	126 116 266 pdst.

De uitgaven voor de vloot bevatten o.a. de volgende posten: aanbouw 4 390 868 pdst., aankoop van schepen 1 601 132 pdst. herstellingen 1 301 177 pdst. Uitrusting, lichten van schepen enz. 3 028 482 pdst.

Ambtelijk wordt te Tokio medegedeeld dat de uitslag van het onderzoek naar het zinken van het slagschip „Mikasa" op 12 September 1905 het personeel volkomen van schuld ontlast en overtuigend heeft aangetoond dat de ontploffing veroorzaakt is door een ontbranding, die een gevolg was van ontbinding van scheikundige stoffen.

Oostenrijk.

Eind Juli trof bij het houden van schietoefeningen der Oostenrijksche Marine een granaat van 7 cM. de valreep van het slagschip „Erzherzorg Karl" dat 7500 M. verwijderd was. Drie man werden gewond.

Rusland.

Terwijl er nog zooveel te doen valt om de Oostzeevloot weer een eenigszins presentabel voorkomen te doen hebben, is er bevel gekomen de *Kaspische Zee-vloot* uit te breiden.

Zweden.

Op last van het ministerie van marine hebben vakmannen een plan ontworpen om de *oorlogshaven van Stockholm* te verplaatsen naar Elfvik op Lidingö, bij Stockholm. Of eigenlijk zijn er twee plannen ontworpen. De uitvoering van het minst omvangrijke plan zou ruim 29 millioen kronen kosten, van het omvangrijkste plan ruim 46 millioen.

Brandwonden.

Zonder twijfel zullen in de apotheken onzer schepen wel middelen tot het behandelen van brandwonden gereedstaan.

Dr. GEORGE R. PLUMMER, U. S. N., die veel brandwonden te behandelen had, deelt in het „New York Medical Journal o.a. het navolgende mede: Het oude middel, lijnolie met kalkwater, neemt de pijn weg, maar voorkomt geen ettering. Daarom werd het kalkwater vervangen door borax of boorzuur. In verband met het onoogelijke van gekleurde oliën werd petroleum gebruikt, dat prachtig werkte. Waar in machinekamers en in de tropen dik verband een bezwaar is, werd gewoonlijk gewoon gaas gebruikt. Steeds was alles tot behandeling van brandwonden gereed. Verscheidene flesschen boorzuur in petroleum (one ounce to a pint) te voren gekookt met flesch en al. Bij de behandeling werd niet getracht de wonden schoon te maken. Kolenstof en dergelijke werd gelaten. De gebrande plek gedept met het petroleummengsel, daarna bedekt met opgevouwen gaas en door gazen verband vastgehouden. Na drie of vier dagen werd dit weggenomen, de blaren doorgeprikt en eenzelfde behandeling toegepast. Gedurende 2 weken werd dit telkens met een paar dagen herhaald, dan bleek het gewone granulatie-oppervlak aanwezig te zijn, dat behandeld werd met warme douches van een jodium oplossing (1 : 1000) en droog verband.

Op blz. 448, 4e aflevering Marineblad wordt de „Vixen" „vermoedelijk een Engelsche torpedoboot" genoemd. Nader blijkt de „Vixen" een verouderd Amerikaansch scheepje te zijn, groot 806 ton, te boek loopende als „schoener".

Stijging der metaalprijzen.	Prijs op 1 Jan. 1905.	Prijs op 20 Oct. 1906.	Stijging in vergelijking met 1 Jan. 1905.	Bemerkingen.
1. Ruw koper . . .	87.32	127.87	46.4 %	De prijzen zijn in guldens per 100 KG.
2. Bloktin	162.80	239.17	47.0 „	1) De prijzen zijn in guldens per 1 KG.
3. Bloklood.	15.69	23.98	52.0 „	
4. Roodkoperplaat . .	100.05	142.08	42.0 „	
5. Roodkoperdraad . .	100.05	143.26	43.2 „	
6. Rood stafkoper . .	104.19	144.45	39.0 „	
7. Roodkoperen buizen	116.62	158.66	36.0 „	
8. Geelkoperplaat . .	79.92	112.48	41.0 „	
9. Geel stafkoper . .	74.00	106.56	44.0 „	
10. Plaatijzer	8.29	11.25	35.7 „	
11. Stafijzer.	7.10	10.06	41.7 „	
12. Zilver	49.43	56.24 1)	14.0 „	
13. Platina	1598.40	2664.00 1)	66.7 „	

(„Ingenieur".)

MEDEDEELING.

De Redactie van het Marineblad is nog in het bezit van vele boekjes der reuniefeesten, bevattende eene naamlijst van hen, die vanaf 1854 tot 1904 bij de opleiding voor zeeofficieren te Willemsoord als adelborst werden ingeschreven. Lezers, die een dergelijk werkje wenschen te ontvangen, kunnen zich daartoe wenden tot den secretaris der Redactie.

VERBETERING

In de lijst van nieuwe boeken, voorkomende op pag. 461 (4e aflevering) bleven de navolgende fouten onverbeterd:

Blz. 462 regel 24 v. b. staat „Dancluy", moet zijn „Davelny".
„ 462 „ 12 v. o. „ „Tores", moet zijn „Forest".
„ 463 „ 28 v. b. „ „Livernde", moet zijn „Liverside".

OPROEP VAN DE NEDERLANDSCHE VEREENIGING „ONZE VLOOT", AAN DE OFFICIEREN DER MARINE.

's-Gravenhage, Bureau Zeestraat 20.

M. H.

Het Hoofdbestuur der Nederlandsche Vereeniging „Onze Vloot", heeft de eer, in aansluiting met het reeds door haren Voorzitter in de eerste Algemeene Vergadering der „Marine-Vereeniging" op 7 November j.l. gedaan verzoek, U beleefd uit te noodigen eene voordracht of lezing te willen houden in een of meer der Afdeelingen van „Onze Vloot", n.l. te 's-Gravenhage, Utrecht, Leiden, Helder, Vlissingen of Eijsden, aan welke lijst vermoedelijk binnen korten tijd meerdere Afdeelingen zullen zijn toe te voegen.

Het onderwerp voor de voordracht wordt geheel aan uwe keus overgelaten, mits die voordracht zij eene *populaire*, waarin *niet* behandeld wordt eigen of anderer vlootprogram, waarbij *niet* getreden wordt in vergelijkende studie van de verschillende door de Marine-woordvoerders aangeprezen organisaties der Marine. Eene politieke bijsmaak mag de voordracht evenmin hebben en liefst blijve alle critiek op de Regeering achterwege.

Het naastliggend doel der voordracht behoort te zijn een auditorium, dat niet op de hoogte is van zeezaken, daarmede ook in hare détails bekend te maken en door meerdere bekendheid te brengen tot het betoonen van meer sympathie dan tot nog toe aan dat deel onzer krijgsmacht is geschonken.

Aangezien het in 't algemeen wenschelijk is voordrachten toe te lichten met lichtbeelden, c.q. modellen, zal hierbij te rekenen zijn op de hulp van het Hoofdbestuur. De kassen van het Hoofdbestuur en der Afdeelingen laten vooralsnog geene uitkeering van een honorarium toe, reis- en verblijfkosten worden evenwel vergoed.

Waar door de vorengenoemde Afdeelingen dringende verzoeken werden gedaan om „lezers" behoeft het Hoofdbestuur wel niet te verzekeren, dat een gunstig antwoord op hoogen prijs zal gesteld worden, vooral indien deze lezers zich spoedig beschikbaar willen stellen.

Namens het Hoofdbestuur,

A. G. Ellis, Voorzitter.

J. van der Elst, Secretaris.

WEDSTRIJDEN.

UITSLAG van den roeiwedstrijd, gehouden door de bemanning Hr. Ms. „Friesland" in de baai van Port-Mahon, op den 16^{en} November 1906.

A. Sloepen B_2. – Lengte baan 1400 meter.

Roeiers.	Tijd, waarin de baan de eerste maal werd afgelegd.	Tijd, waarin de baan de tweede maal werd afgelegd.	Tijd, waarin beide banen werden afgelegd.
Matrozen . .	9^m35^s off.sloep	10^m5^s kapt.sloep	19^m40^s Prijs.
Matrozen . .	$10^m33^s.5$ kapt.sloep	$9^m45^s.5$ off.sloep	20^m19^s
Mariniers . .	10^m23^s off.sloep	$11^m6^s.5$ kapt.sloep	$21^m29^s.5$ Prijs.
Mariniers . .	11^m24^s kapt.sloep	10^m16^s off.sloep	21^m40^s
Stokers . . .	$9^m59^s.5$ off.sloep	10^m28^s kapt.sloep	$20^m27^s.5$ Prijs.
Stokers . . .	10^m41^s. kapt.sloep	$10^m12^s.5$ off.sloep	$20^m53^s.5$

B. Sloepen B_2. – Lengte baan 900 meter.

Matrozen 3^e kl.	7^m14^s kapt.sloep	$6^m44^s.5$ off.sloep	$13^m58^s.5$ Prijs.
„ „	6^m45^s off.sloep	7^m19^s kapt.sloep	14^m4^s.

C. Vletten. 3 man zonder stuurman. – Lengte baan 500 meter.

	Tijd, waarin de baan werd afgelegd.	2^e maal.	
Matrozen 3^e kl.	3^m50^s		Prijs.
„ „	3^m54^s		

D. Vletten. 4 man met stuurman. — Lengte baan 500 meter.

Matrozen 3^e kl.	$3^m34^s.5$	$3^m31^s.5$	Prijs.
„ „	3^m36^s		
„ „	$3^m39^s.5$	3^m39^s	—
„ „	$3^m45^s.5$		

E. Vletten, geroeid door adelborsten. — Lengte baan 500 meter.
6 roeiers met stuurman.

Adelborsten .	$3^m22^s.5$	Hiervoor was geen prijs uitgeloofd.
„ .	3^m29^s	

Ter juiste beoordeeling van de gemaakte tijden zij vermeld, dat het water volkomen kalm was en er geen stroom en nagenoeg geen wind was.

De mededingers in de wedstrijden der B_2-sloepen hadden te kennen gegeven, dat de officierssloep harder liep dan de kapiteinssloep, zoodat bepaald werd, dat elk stel roeiers de baan tweemal zou afleggen, éénmaal in elke sloep. Elke sloep bleef op zijn eigen baan, zoodat de omstandigheden nu volkomen gelijk waren. Behalve dit laatste werd hierdoor ook nog verkregen, dat nu de wedstrijden voor mededingers zoowel als voor toeschouwers, tot het laatste oogenblik spannend bleven.

Gedurende 8 dagen vóór den wedstrijd werd door de verschillende deelnemers dagelijks getraind.

BOEKAANKONDIGINGEN.

Een ontwerp voor de samenstelling en bemanning der toekomstige Nederlandsche Oorlogsvloot, door J. M. W. Kuijl, Kapitein ter zee. Uitgave C. de Boer Jr., te Helder. Prijs f 1.—.

De schrijver van deze omvangrijke studie toont in den aanvang van zijn werk met eenige sprekende cijfers duidelijk aan, dat de zoogenaamde opdrijving van ons marine-budget minder in werkelijkheid bestaat dan wel in de fantasie dergenen, die door dik en dun op de militaire uitgaven wenschen te bezuinigen; integendeel blijken de voor de marine gedane uitgaven percentsgewijze heel wat minder te zijn toegenomen dan de totale Staatsinkomsten en uitgaven.

Vervolgens wordt een overzicht gegeven van het in het oog van den schrijver benoodigde materieel en het bijbehoorende personeel, waarbij als maatstaf is aangenomen, dat in 1916 de vloot compleet moet zijn en waarbij een jaarlijksch bedrag van aanbouw van ± 3,5 millioen gulden niet overschreden wordt.

Gaarne willen wij aannemen, dat de becijferingen van den heer Kuijl geleid hebben tot een in zijn stelsel volkomen passend personeel, doch het is moeilijk een oordeel uit te spreken over de waarde van het geheel, waar ons de gronden onthouden worden, waarop het stelsel gebaseerd is. Zoo wordt b.v. geen woord gerept over de bedoeling van de pantserscheepjes voor binnenlandschen dienst.

Ongetwijfeld zal de schrijver zijn goede redenen gehad hebben, die hem tot de verschillende scheepstypen geleid hebben, doch zooals wij reeds opmerkten, hij heeft die redenen niet genoemd.

Orgaan van de Vereeniging „Moederland en Koloniën".

De 4[de] aflevering van den jaargang 1906–1907 bevat de belangwekkende voordracht die de heer J. VAN DER ELST, oud-luitenant ter zee, hield in eene vergadering van bovengenoemde Vereeniging.

Het eerste deel der voordracht: „Nederlands houding op maritiem gebied", geeft de redenen aan, waarom Nederland zijne Marine niet zoo mag verwaarloozen. Het is tevens een krachtig beroep op het Nederlandsche volk om zich te doen overtuigen van de noodzakelijkheid eener bruikbare oorlogsvloot.

Het tweede gedeelte: „De samenstelling onzer Zeemacht" geeft aan wat de heer VAN DER ELST persoonlijk voor ons land noodig en mogelijk acht. Zijne conclusiën over het program door den Minister van Marine aangeboden samenvattend, vindt hij: „De voorgestelde vloot te klein, de tijd van aanbouw de helft te lang en moeten ook de vervangers van de pantserschepen type „Koningin Regentes" 7000 tons schepen worden, om in Oost-Indië een homogeen eskader te krijgen". Spreker zeide echter geenszins den M. v. M. hard te willen vallen over zijn werk, maar *onze Ministers staan alléén,* geen sympathiseerend volk staat achter hen, zij moeten hunne persoonlijke opinie achterstellen bij die, welke zij van onze natie hebben te gissen en die is helaas: *hoe minder hoe liever.* De in dit onderdeel ontwikkelde beginselen van vlootbouw waren sprekers meening, niet die van de Vereeniging *Onze Vloot,* waarvan hij de functie van secretaris op zich genomen heeft.

Het derde gedeelte behandelde het werken en pogen van laatstgenoemde Vereeniging. Zij heeft allerminst een program van aanbouw voor de vloot, zij heeft slechts de taak op zich genomen om enthousiasme te kweeken bij het zoo nuchtere Nederlandsche volk. Voorwaar een zware taak, zeide niet reeds JOHAN DE WITT, dat de Hollanders niet wakker te krijgen waren, zoolang hen de perijkelen niet helder voor den geest stonden. Toenmaals was dat nog zoo heel erg niet, men maakte van een koopvaarder in eenige weken een oorlogsschip, thans is deze verandering eene onmogelijkheid, *de vloot moet er zijn,* aanvulling is ondenkbaar.

Waar gezegd wordt: „Wij kunnen tegenover de groote mogendheden toch niets uitrichten, alles wat wij voor onze defensie uitgeven is weggeworpen geld", waarom dat dan niet in uiterste consequentie doorgevoerd en *niets* gegeven. Maar 24 uur nadat Nederland dit uiterst vrijzinnig denkbeeld heeft verwezenlijkt, zijn wij onafhankelijkheid en koloniën kwijt, daar kunnen we vast op rekenen.

Wij kunnen een ieder de lezing van deze in frisschen stijl geschreven voordracht, ook om het technische gedeelte ten zeerste aanbevelen.

Taschenbuch der Kriegsflotten 1907, door Kapitänleutnant a. D. B. WEYER, uitgegeven door J. F. LEHMANN's Verlag. München.

Dit aan de meeste lezers al wel bekende werkje geeft in zijn handig formaat met een 400-tal pagina's heel wat nuttige gegevens ook voor den Nederlandschen marine-officier.

Na een opgave van de oorlogsschepen en hulpkruisers van alle natiën, volgen een 436-tal phototypen en bewapenings-pantser-schetsen van verschillende schepen. Verder vergelijkingen van de macht ter zee van de groote mogendheden, van hun vlootpersoneel, hun marineuitgaven en de indeeling hunner scheepsmacht. Een overzicht van het artilleriematerieel van verschillende staten volgt, terwijl ook eenige reductietabellen van maten en gewichten gemakkelijk zijn.

De prijs is $4^1/_2$ mark.

Ontvangen werd:

„*Stille Ontroeringen*", door LOUIS CARBIN, Luitenant ter zee. Uitgegeven bij K. STEENSMA te Woerden 1906.

Eerste aflevering, eerste jaargang van het „*Nederlandsch Tijdschrift voor Moderne Astrologie*", redactie ALAN LEO en H. J. VAN GINKEL. Uitgegeven bij DUWAER & VAN GINKEL te Amsterdam.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingen enz.

Ned. krt. N°. 307: Oostkust Celebes. Golf van Tomini. Blad III. Toeriboeloe tot Todjo. 1 : 200.000.

's Gravenhage, October 1906. Prijs f 1.—.

Ned. krt. N°. 306. Oostkust Celebes. Golf van Tomini. Blad II. Padjonge-eilanden tot Toeriboeloe. 1 : 200.000.

's Gravenhage, December 1906. Prijs f 1.—.

Boekwerk N°. 233. Lichtenlijst van het Koninkrijk der Nederlanden en de Koloniën. 1907. Prijs f 0.50.

Door deze uitgave *vervallen* alle vorige.

Alle verkrijgbaar bij de GEBR. VAN CLEEF, Spui 28*a*, 's Gravenhage.

Nieuwe hoofdstukken en aanvullingsbladen V. K. M.

Deel	I	hoofdstuk	VI	aanv.bl.	2
„	I	„	VI*g*	„	1
„	I	„	VI*m*	„	3
„	I	„	VII	„	8
„	I	„	VI*e*	„	1
„	II	„	II	vernieuwd.	
„	II	„	VI	aanv.bl.	5
„	III	„	III	„	3
„	I	„	XIV	„	1
„	III	„	II	„	2

Circulaires voor de Zeemacht.

N°. 375. 23 Oct. '06. D. N°. 65. Wijziging in het invullen van het devies (Model 610) en aanvullingsdevies (Model 610*a*) voor alle schepen behalve torpedobooten.

N°. 376. 14 Nov. '06. C. N°. 70. Soorten en gewicht der rantsoenen gezouten groenten en groenten in blik. Aanvragen om spek in blik in twee soorten.

Vervallen is Circ. v. d. Zeem. N°. 292 met de aanvulling in Circ. N°. 295.

Nieuwe Hoofdstukken en Aanvullingsbladen. Bep. Art.

Hoofdstuk VII. Aanv.bl. 5.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën in Nederland.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 1e kl.	H. M. v. Straaten.	commt. Dolfijn	non-actief . . .	9 Oct.
id. 2e „	A. N. v. Santen . .	Dolfijn . .	id.	„
id.	A. Seret	id.	Wachts. W/o.	„
id.	Jhr. M. L. v. Geen.	id.	non-actief . . .	„
Off. v. gez. 2e kl.	Dr. H. F. Minkema	id.	hospitaal W/o.	„
Luit. t. z. 2e „	E. M. Wissmann .	Wachts. W/o.	non-actief . . .	16 „
id.	A. F. L. Gregory .	Bulgia	id.	„
id.	O. Bender	Dufa	R. Claeszen . .	„
id. 1e „	A. J. M. Nolet . . .	Wachts. W/o.	1e off. Zeehond	20 „
id.	M. H. Halewijn . .	1e off. Zeehond	in activ. te W/o.	„
Off. v. gez. 1e kl.	B. van Utteren . . .	in commissie.	non-actief . . .	29 Sept.
Off.-mach. 1e „	A. Hardenberg . . .	Tromp	id.	20 Oct.
id. 2e „	G. H. Brakke . . .	Directie W/o. .	Tromp	„
id.	M. Griek	Vlissingen . .	Directie W/o.	„
id.	N. C. v. d. Leeuw . .	Directie W/o. .	torpedod. W/o.	„
id.	A. den Hamer . . .	Piet Hein . . .	non-actief . . .	„
id.	L. B. van Boven .	Directie W/o. .	Piet Hein . . .	„
id.	A. J. Crucq	Vlissingen (herstelling „Noord-Brabant") . . .	Vlissingen (algemeen toezicht)	„
Kapt. ter zee.	W.D.H.bar.v.Asbeck	non-actief . . .	Rotterdam („Gelderland").	16 „
id.	J. Cardinaal.	bevorderd tot	schout-bij-nacht	„
Kapt.-luit. t. z.	H. O. W. Planten.	id. „	kapt. ter zee. .	„
Luit. t. z. 1e kl.	H. M. van Straaten.	id. „	kapt.-luit. t. z. .	„
id.	R. L. Dijkhuis . . .	op verzoek eervol ontslagen .		1 Nov.
Kapt. ter zee.	F. C. E. L. Koster. .	non-actief . . .	commt. Tromp	16 Oct.
Kapt.-luit. t. z.	G. L. Goedhart . .	tijdel. commt. Tromp . .	1e off. Tromp.	„
Off. v. gez. 1e kl.	Dr. E. J. Borgesius.	hospitaal W/o.	non-actief . . .	1 Nov.
id.	Dr. R. A. Tange. .	actief A/d. . .	hospitaal W/o.	„
id. 2e „	L. J. Büller	Tromp	non-actief . . .	6 „
id. 1e „	S. Overdiep	actief A/d. . .	Tromp	„
id. 2e „	A. W. C. G. Kamerling	hospitaal W/o.	id.	„
Luit. t. z. 1e kl.	Jhr. F. M. L. v. Geen	op verzoek eervol ontslagen .		16 Oct.
id.	L. H. G. Krol . . .	Utrecht	non-actief . . .	1 Nov.
id.	A. van der Sluis . .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	16 Oct.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*M*
Luit. t. z. 1e kl.	J. L. H. Luijmes	commt. Geep	Departement	10
id. 2e „	H. E. te Winkel	Geep	Van Galen	
id. 1e „	P. D. H. Schuttevaer	Marnix	non-actief	1
id.	C. D. de Haes	id.	Wachts. W/o.	1
id.	A. Quispel	non-actief	Marnix	
id. 2e „	N. J. van Laer	Marnix	Piet Hein	
id.	W. C. Canters	Piet Hein	non-actief	
id.	A. H. v. d. Mersch	Heiligerlee	Directie A/d.	
id.	A. van Hengel	Hadda	bij de draadl.	
id.	G. L. de Bruijn	Zeehond	telegrafie	
id.	H. B. L. Braam	id.	Bellona	
id.	W. Lam	Bellona	Zeehond	
id.	P. F. Postema	Wachts. W/o.	Heiligerlee	
Off. v. gez. 1e kl.	J. H. Roelants	op verzoek eervol ontslagen		16
id. 2e „	L. D. van Hengel	bevorderd tot off. v. gez. 1e kl.		
Luit. t. z. 2e kl.	J. Voogd	non-actief	Marnix	1
Kapt.-luit. t. z.	H. A. Schoonhoven	commt. Zeeh.	non-actief	
id.	A. Gelderman	commt. Amstel	commt. Zeeh.	
id.	C. W. de Visser	Oost-Indië	1°. met verlof 2°. non-actief 3°. commt. Amstel	23 4 1
Kapt. t. z.	P. H. Brocx	id.	1°. met verlof 2°. non-actief	12 9
Arts	B. Hendrix	benoemd tot off. v. gez. 2e kl.		26
Luit. t. z. 2e kl.	J. J. v. Konijnenburg	Wachts. W/o.	Directie A/d. geplaatst b/d. gymn.school der Marine.	1
id.	Jhr. M. L. van Geen	non-actief	id.	
Adelborst 1e kl.	C. J. J. Bruinsma	id.	Wachts. A/d. geplaatst b/d. gymn.school der Marine.	
id.	S. Visman	non-actief	id.	
id.	F. W. Coster	Wachts. A/d.	Tromp	
Luit. t. z. 1e kl.	H. E. bar. v. Asbeck	Marnix	Dept. v. Marine	24
id.	id.	Dept. v. Marine	non-actief	1
id. 2e „	G. C. M. Kolff	op pensioen gesteld		
Off. v. adm. 2e „	A. van der Boon	eervol ontslagen		26
Off. v. gez. 2e „	B. Hendrix	non-actief	hospitaal W/o.	16
Inspect. v. adm.	D. G. Krol v. d. Hoek	non-actief	tijdelijk Dept. van Marine.	10
Luit. t. z. 1e kl.	Jhr. E. B. J. Elias	op pensioen gesteld		16
Kapt. ter zee	F. E. bar. Mulert	commt. Piet Hein	adj. van H. M. de Koningin.	1
id.	H. P. Netscher	non-actief	commt. Piet Hein	
1e luit. marin.	P. Haitsma Mulier	1 jaar verlof onder stilstand van traktement en zonder opklimming in de ranglijst		15
Adelborst 1e kl.	A. J. W. v. Anrooij	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl.		6
Luit. t. z. 1e kl.	A. H. C. Heijdeman	Merva	Rhenus	9

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 2e kl.	J. J. Roog	Merva	Rhenus	9 Nov.
Off.-machinist 1e kl.	H. J. A. Lagaaij.	Oost-Indië	1°. met verlof 2°. non-actief	3 „ 15 Dec.
Luit. t. z. 1e kl.	J. C. Bentz v.d.Berg	Gier	Atjeh	8 Nov.
id. 2e „	P. Lagaaij	id.	id.	„
id.	R. H. Arntzenius	id.	id.	„
id.	C. Rühl	id.	id.	„
Kapt. d. marin.	P. J. v. Trooijen	Oost-Indië	korps	3 „
Hoofdinspect. v. administr.	J. W. Groeneijk	op pensioen gesteld		16 „
Inspecteur van administratie	D. G. Krol v.d. Hoek	bevorderd tot hoofdinspecteur v. admin. en geplaatst bij het Dept. v. Marine.		„
Off. v. adm. 1e kl.	C. J. Blok	bevorderd tot inspect. v. adm. en definitief belast met de betrekk. van intendant der zeemacht te Willemsoord		„
id. 2e „	W. Nanning	bevord. tot off. v. adm. 1e kl.		„
Kapt.-luit. t. z.	J. W. van Aalst	op pensioen gesteld		11 „
Luit. t. z. 1e kl.	E. Coenen	bevorderd tot kapt.-luit. t. z.		„
id.	W. J. Tijl	Marnix	non-actief	16 „
id. 2e „	E. M. Wissmann	non-actief	Van Galen	„
id.	W. Voorbeijtel Cannenburg	Piet Hein	Wachts. W/o.	„
id.	J. J. Jentink	Van Galen	Piet Hein	„
Off. v. gez. 1e kl.	G. A. J. v. d. Sande	Directie A/d.	Wachts. A/d.	„
Kapt. ter zee	P. H. Brocx	op pensioen gesteld		„
Kapt.-luit. t. z.	W. Naudin ten Cate	bevorderd tot kapt. ter zee.		„
Luit. t. z. 1e kl.	J. J. Rambonnet	id. „	kapt.-luit. t. z.	„
Off.-mach. 2e kl.	L. B. C. Vries	id. „	off.-mach. 1e kl.	1 Dec.
Hoofdmachin.	G. A. Gall	id. „	id. 2e „	„
Luit. t. z. 1e kl. Off. v. gez. 1e „ Luit. t. z. 2e „ id.	J. P. Guépin S. Ruitinga F. J. Heeris P. Haverkamp	Oost-Indië	1°. met verlof 2°. non-actief	3 Nov. 15 Dec.
Kapt. ter zee	H. P. Netscher	benoeming tot commt. Hr. Ms. Piet Hein ingetrokken		1 „
Kapt.-luit. t. z.	H. van Voss	commt. R. Claeszen	commt. Piet Hein.	„
id.	G. Fabius	non-actief	commt. R. Claesz.	„
Off. v. gez. 1e kl.	G. Buis	Wachts. W/o.	non-actief	26 Nov.
id. 2e „	Dr. H. F. Minkema	hospitaal W/o.	Wachts. W/o.	„
Off. v. adm. 2e kl.	W. Obbes	non-actief	ged. te Leiden	20 „
Kapt.-luit. t. z. Off. v. adm. 1e kl. Luit. t. z. 2e kl. id. id.	J. Albarda Z. J. v. d. Vegte W. C. Loudon F. H. A. Greve L. van Verre	Oost-Indië	1°. met verlof 2°. non-actief	13 „ 25 Dec.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 1e kl.	O. van Lennep. . .	Oost-Indië. .	1°. met verlof	19 Nov.
id. 2e „	J. W. K. Tijl . . .		2°. non-actief	31 Dec.
Off.-mach. 2e kl.	J. de Winde			
Off. v. adm. 2e kl.	J. F. Hackfoort . .			
Luit. t. z. 2e kl.	C. L. M. Bijl de Vroe	korps marin. .	Wachts. W/o.	11 Jan.
id.	J. Bosma	Bellona	korps marin. .	„
id.	B. Brutel de la Rivière	Wachts. A/d. .	Bellona. .	„
id.	C. A. Borren	Wachts. W/o.	id.	„
id.	K. A. Telders . . .	id.	non-actief . . .	„
id.	M. H. de Beaufort.	non-actief . . .	Wachts. A/d. .	„

MUTATIËN IN OOST-INDIË.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Off. v. adm. 1e kl.	K. A. de Josselin de Jong.	Dept. v. Mar. .	de Ruijter. . .	1 Sept.
Luit. t. z. 2e „	D. A. v. d. Laan .	id.	id.	„
Adelborst 1e „	C. bar. de Vos van Steenwijk.	Kon. d. Ned. .	id.	4 „
Luit. t. z. 2e „	F. H. A. Greve . .	Mataram. . . .	Kon. d. Ned. .	„
id.	C. J. J. Beijnen . .	H. Hendrik . .	Mataram. . . .	7 „
Adelborst 1e „	H. Keijser	Kon. Regentes	H. Hendrik . .	„
Off. v. gez. 1e „	H. Kruijne	Koetei	Bali	8 „
id.	J. D. Bryan	Bali	Koetei	„
Kapt.-luit. t. z.	W. Naudin ten Cate	Kon. d. Ned. .	Zeeland	„
Luit. t. z. 2e kl.	D. Vreede	id.	Mataram. . . .	„
Adelborst 1e „	A. J. W. v. Anrooij.	Mataram. . . .	de Ruijter . . .	„
Kapt. ter zee.	P. H. Brocx	Zeeland	Kon. d. Ned. .	9 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. F. Nijland	uit Nederland.	id.	„
Kapt. ter zee.	P. H. Brocx	Kon. d. Ned. .	gerepatrieerd .	12 „
Off. v. gez. 2e kl.	P. Geerke.	Kon. Regentes	Serdang	16 „
Luit. t. z. 2e „	J. E. Hoogenhuyze	id.	de Ruijter. . .	18 „
id.	A. C. v. d. Dussen	de Ruijter. . .	Kon. Regentes	„
id.	J. M. de Booij . . .	Kon. Regentes	de Ruijter. . .	20 „
id. 1e „	J. F. Nijland	Kon. d. Ned. .	Siboga	25 „
id.	A. C. Dunlop . . .	Siboga	Dept. v. Mar. .	„
Off.-mach. 2e „	H. J. A. Lagaaij .	Mataram. . . .	Kon. d. Ned. .	27 „
id.	J. Zwart	K. Wilhelmina	Mataram. . . .	„

INHOUD:

21e Jaargang 1906—1907. 6de Aflevering. — 5 Febr. 1907.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

G. F. NOORDHOEK HEGT, J. D. ALBARDA, H. J. ALBARDA,
C. ARONSTEIN, Jhr. G. L. SCHORER, C. L. M. BIJL DE VROE,
J. TISSOT VAN PATOT, *(secretaris)*.

DEN HELDER.
C. DE BOER JR.

b

HET GEVECHT OM DE NANSHANSTELLING (26 MEI 1904).

(Zie plaat V).

LEZING, GEHOUDEN OP DE DIRECTIE DER MARINE TE WILLEMSOORD DEN 14den DECEMBER 1906 DOOR DEN LUITENANT TER ZEE 1ste KL. M. WIJT.

M. H.!

De Russisch—Japansche oorlog met zijn tal van gevechten, zoowel ter zee als te land, heeft zeer terecht de aandacht van geheel de beschaafde wereld getrokken wegens de belangrijke vraagstukken op allerlei gebied, en natuurlijk in de eerste plaats op militair gebied, welke weer in een nieuw kleed gestoken aan ons oog vertoond werden.

Zooals meestal in de geschiedenis gebeurt, blijven de oude grondstellingen van kracht, doch is het van belang te onderzoeken in welken vernieuwden vorm zij weder ten tooneele worden gevoerd. Zelfs iedere leek is het duidelijk geworden, welk een grooten invloed de oppermacht ter zee op den loop der wereldgebeurtenissen heeft, en in een vergadering van zee-officieren is het voorzeker overbodig te herinneren aan die groote, vaste waarheden, welke het genie van Captain MAHAN ons vooral zoo glashelder en zuiver geschetst heeft.

Over het algemeen hangt over veel, wat in den Russisch—Japanschen oorlog gebeurd is, nog een dichten sluier, toch zijn er op verschillende punten reeds enkele slippen opgelicht, die toelaten van sommige détails een vrij zuivere voorstelling te vormen.

In de „Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens", jaargang 1906, No. 6, blz. 464, komt een zeer lezenswaardig artikel voor: „Der Kampf um die Nanshan-Stellung, 1904", van de hand van den Oostenrijkschen kapitein der genie JULIUS RITTER MALCZEWSKI v. TARNAWA, welbekend door zijne

„Beiträge zum Studium des Kampfes um Port-Arthur" en „Die Schlachtfeldbefestigung nach den Erfahrungen des Russisch—Japanischen Krieges."

Het gevecht om de Nanshanstelling is reeds in meerdere tijdschriftartikelen besproken, o. a. in „Das taktische Zusammenwirken zwischen Heer und Flotte", van den Oostenrijkschen kapitein der Artillerie S. MIELICHHOFER in de „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens 1905, blz. 570", terwijl natuurlijk mag aangenomen worden, dat de meesten Uwer het verslag van het gevecht gelezen hebben in de vele goede kronieken over den Russisch—Japanschen oorlog, o. a. in de bovenaangehaalde „Mitteilungen" of in de „Marine-Rundschau", terwijl bedoeld gevecht ook meermalen wordt aangehaald als het gevecht op de landengte van Kintschou.

Als inleiding moge dienen, dat reeds dadelijk door de Japanners het groote gewicht van de bezetting van Port-Arthur erkend werd, en het gecombineerde doel van zee- en landmacht was het zoo spoedig mogelijk insluiten van Port-Arthur, om te trachten deze maritieme basis den Russen te ontwringen en zoodoende tevens te trachten het Port-Arthur-eskader op te sluiten binnen Port-Arthur en dit tegelijkertijd te vernietigen.

Wij, als zeeofficieren, juichen deze handelwijze der Japanners ten sterkste toe, omdat zij onmiddellijk begrepen hebben, dat een spoedige vernietiging der sterke Russische vloot te Port-Arthur den strijd tegen het uit Europa verwachtte eskader onder den admiraal RODJESTVENSKI voor de Japanners aanzienlijk zoude vergemakkelijken en de kansen op een definitief succes in den grooten worstelstrijd aanmerkelijk zoude verhoogen.

Ten einde de volgende feiten behoorlijk te kunnen beoordeelen, moeten wij op den voorgrond stellen, dat tengevolge van zorgeloosheid en overmoed bij het begin van den oorlog de Russen geheel onvoorbereid een grooten krijg tegemoet gingen en zij in Februari 1904 in Mantsjoerije over totaal onvoldoende troepen konden beschikken; het schijnt, dat alleen in Port-Arthur en op het Liautoeng-schiereiland een voldoende troepenmacht aanwezig was. Het leger, dat zich in Mantsjoerije vormde onder het opperbevel van den generaal KUROPATKINE, had de handen vol werk met de Japansche troepen, welke uit Korea kwamen oprukken en de eenige offensieve beweging van KUROPATKINE bestond uit een mislukte poging van den generaal STACKELBERG om Port-Arthur te ontzetten of in ieder geval te trachten voeling te krijgen met de verdedigers, welke poging op 14 en 15 Juni 1904 in een nederlaag bij Wafangkou eindigde, dat is dus ± drie weken na afloop der gebeurtenissen, welke wij meer in het bijzonder wenschen te beschouwen.

Hieruit blijkt dus wel de onmacht van Rusland en het hoogst gebrekkige van een troepentransport, dat alleen is aangewezen op twee smalle spoorstaven, terwijl bovendien in den beginne een gedeelte van den spoorweg rond het Baikal-meer nog niet eens voor den dienst gereed was. 8 Februari begonnen

de vijandelijkheden en op 26 Mei, dat is den dag, waarop de Nanshanstelling viel en bijgevolg $3^1/_2$ maand later, had Rusland nog geen mannetje kunnen zenden om het zoo bedreigde Port-Arthur te hulp te komen.

Hoe treffend is hiermede in tegenstelling de groote bedrijvigheid, welke bij de Japanners ontwikkeld werd, zoodat, nadat op 1 Mei de Japanners nabij Widsjoe over den Jaloe getrokken waren en de Russen aldaar teruggeworpen hadden, zij in den nacht van 2 op 3 Mei hun 9den aanval (van de zeezijde) op Port-Arthur deden en tevens een derde poging om den ingang van de oorlogshaven te versperren. Alhoewel deze poging, waarbij 12 koopvaardijschepen werden opgeofferd, mislukte en ook de demonstratie tegen Port-Arthur niet ernstig gemeend was, zoo was toch wel het succes verkregen, dat de Russische vloot, sedert 12 April van haren energieken aanvoerder, den admiraal Makarof, beroofd, het niet waagde buiten te komen en zoodoende konden de Japanners den 5den Mei beginnen hunne troepen te Pitsewo, op de oostkust van Liautoeng, te landen, zonder dat zij door de Russen ook maar in het minst bemoeilijkt werden, en vooral zonder dat zij van de zeezijde lastig werden gevallen door torpedobooten of snelle kruisers.

De landing der Japanners nam vrij veel tijd in beslag, daar reeds op 6 Mei een Japansch voorpostendetachement zich vertoonde te Pulantien of Port-Adams aan den spoorweg en een enkele trein uit de verte beschoten werd. Toch gelukte het op 10 Mei nog aan den luitenant-kolonel Spiridinof om een trein met krijgsmateriaal van uit Liaujang naar Kinchou te brengen en aldaar over te dragen aan de Russische bezetting, waarna de overste Spiridinof met de enkele lokomotief veilig naar Liaujang konde terugkeeren.

Pas den 14den Mei werd Pulantien opnieuw door de Japanners bezet en de spoorweg van Port-Arthur naar het Noorden definitief vernield en aldus Port-Arthur van de buitenwereld afgesneden.

Behalve eenige schermutselingen van patrouilles, waren de Japanners in het geheel niet door de Russen bemoeilijkt. Het schijnt, dat tengevolge van slecht weer de landing der Japanners zeer bemoeilijkt is geworden.

Dit bewijst wederom de groote moeilijkheid van een landing op een open kust, wanneer het weer zoo veranderlijk is, als zulks ook op onze kusten het geval is. Het duurde toch niet minder dan 8 dagen, alvorens de energieke Japanners dorsten op te rukken in een geheel van vijanden ontbloot land.

De Nanshanstelling bezuiden de stad Kinchou zoude de eerste bevestigde stelling zijn, waar de Russen hardnekkig wederstand zouden bieden. Omtrent de technische uitvoering dezer werken, deelt de kapitein der Genie von Schwarz, die met de uitvoering belast was, het volgende mede:

In den Chineesch—Japanschen oorlog van het jaar 1894 was de stelling niet versterkt; de Chineezen verdedigden alleen de stad Kinchou en een stelling ten Oosten daarvan. Toen zij

hier teruggeworpen waren, trokken de Chineezen terug over de landengte zonder te trachten aldaar stand te houden.

Gedurende den Boxeropstand van 1900 werd de stelling door de Russen vluchtig versterkt en werden zoowel de Nanshanstelling als de stad Kinchou bezet en totaal met 91 stukken geschut bewapend.

In den zomer van 1903 volgde een detailopname der landengte en werden de plannen uitgewerkt voor 3 forten in het centrum der stelling en voor 2 forten in de flanken, doch hiervan is niets gekomen.

Toen de verhouding tusschen Rusland en Japan steeds ernstiger werd, werd nog vóór het uitbreken van den oorlog besloten om ook de Nanshanstelling wederom in staat van tegenweer te brengen, waartoe op 3 Februari 1904 een commissie, onder voorzitterschap van generaal Kondratenko, commandant der 7de Infanteriedivisie, den toestand ter plaatse opnam. Het geheel werd in een sterk vervallen staat aangetroffen, het hout der bekleedingen en der schuilplaatsen was totaal vermolmd, de zandzakken verrot, de aardophoogingen in deplorabelen staat.

Men wilde de stad Kinchou in het plan van verdediging opnemen en veronderstelde dat het linkergedeelte, dat is het westelijke deel der stelling het minst bedreigd werd, dank zij de sterke oorlogsvloot, welke in Port-Arthur vereenigd was en die op 3 Februari nog niets van hare gevechtskracht had ingeboet. Voorloopig werd het volgende plan opgemaakt:

Alle bestaande versterkingen zullen weder in goeden staat gebracht worden. In alle batterijen, geschutstanden en tirailleurloopgraven zullen zooveel mogelijk schuilnissen en gedekte onderkomens worden gemaakt.

De hoofdstelling van den verdediger is op de heuvels, zoodat hij daar een domineerende stelling heeft. Het vlakke terrein aan de Oostzijde der heuvels tot aan zee zal door hindernissen versperd worden.

In het midden der stelling zullen in de dalen en de ravijnen tusschen de heuvels gedekte schuilplaatsen voor de reserve's gemaakt worden. Verder moet gezorgd worden om overal binnen de stelling voldoende zuiver drinkwater in voorraad te hebben.

Een telefonische verbinding binnen de stelling en verder naar Port-Arthur, Dalny, Talienwan en de Kerrbocht zal worden aangelegd.

Opdat de stelling ook verdedigd kan worden, ingeval de aanvaller bij Dalny, dus ten zuiden der stelling en in den rug daarvan geland is, dient zij ook aan de zuidzijde gesloten te worden. De gevaarlijkste en zwakste punten der stelling acht men de rechtervleugel en een gedeelte van het midden, waarom op deze plaatsen uitgebreide hindernissen gemaakt dienen te worden.

De linkervleugel der stelling wordt daarentegen ongeschikt geacht om door een stormaanval bedreigd te worden, wegens

het sterke frontaal en kruisvuur dat hierop afgegeven kan worden van uit de hoofdstelling; men kan daarom volstaan de ingangen van ravijnen en holle wegen te versperren door hindernissen.

Het in orde brengen der stelling moet geschieden door vrijwillige burgerwerklieden (Chineezen) met hulp der aangewezen bezetting, het 5de Oostsiberische Infanterie-Regiment. Met de opperleiding is belast kolonel TRETJAKOF, kommandant van bovenbedoeld regiment en aangewezen kommandant der Nanshanstelling.

De bezetting der stelling moet minstens 3 bataljons sterk zijn.

De uitvoering dezer bevestigingswerkzaamheden is opgedragen aan den kapitein der Genie VON SCHWARZ.

De stad Kinchou, welke nog geheel aan een middeleeuwsche Chineesche stad doet denken, is omgeven door steenen muren, 7 tot 8 M. hoog en 6 tot 7 M. dik, terwijl de waarde der geheele vesting voldoende wordt gekenmerkt door de enkele mededeeling, dat de bewapening nog bestond uit *gladde kanonnen.*

De stad Kinchou ligt 1.5 K.M. van de Nanshanstelling verwijderd, terwijl het terrein ten Oosten der stad geleidelijk oploopt, zoodat op 2 K.M. benoorden de stad de heuvels reeds de wallen van de vesting domineeren.

Teneinde de stormvrijheid der hooge muren te verzekeren, werd het gebruik van handgranaten voorgeschreven, terwijl de bezetting der Nanshanstelling voor de verdediging van Kinchou ± 2 kompagniën met 4 machinegeweren moest afstaan.

Den 6den Februari 1904 werd dit plan, waarvan de kosten geraamd werden op ± 29.000 gulden, aan den Onderkoning, admiraal ALEXIEFF, voorgelegd, *doch omdat het geld er niet voor beschikbaar was, werd het plan voorloopig niet voor inwilliging vatbaar geacht.* [1])

Toen twee dagen later de vijandelijkheden werkelijk begonnen waren, werd het bevel gegeven met den meesten spoed aan het werk te gaan en op den 11den Februari werd de eerste spade in den grond gestoken, terwijl op 3 April, d. i. dus 52 dagen later, het werk als voltooid beschouwd werd. Wanneer men de dagen aftrekt, dat niet gewerkt werd wegens ongunstig weder, blijven er slechts 40 arbeidsdagen over. In den aanvang werd met ± 500 militairen gewerkt, doch later konde men somwijlen over 5000 vrijwillige Chineesche arbeiders beschikken.

In de allereeerste plaats werd begonnen met de bestaande versterkingen aan het Noord- en Oostfront der Nanshan-heuvel te verbeteren en verder schuilplaatsen te maken in alle stellingen en werd ook begonnen de vleugelsteunpunten naar zee in orde te maken. Dit werk moest echter tijdelijk gestaakt

---

1) »Mitt. Art. u. Gen.« 1906, No. 5, blz. 381.

worden, wegens alarmeerende berichten omtrent een voorgenomen landing der Japanners in den rug der stelling, waarom men in de allereerste plaats de stelling van de Zuidzijde wilde afsluiten, om aan die zijde gewaarborgd te zijn tegen een aanval der Japanners.

Daarna werd overgegaan tot het aanleggen van ijzerdraadhindernissen en fladdermijnen, het in orde maken van tactisceh steunpunten in de benedenste tirailleurloopgraven en verder het aanleggen van een telefoonnet en een wegennet binnen de stelling en het verder afwerken van gedekte schuilplaatsen voor de bezetting.

Tot op het laatste oogenblik is nog doorgegaan met het verbeteren der stelling, zoodat op 21 Mei nog 2 stukken van 10.5 cM. en 4 van 15 cM. uit Port-Arthur arriveerden tot het verbeteren der bewapening van de batterijen No. 3 en No. 5.

De aardlaag was dikwijls slechts $^1/_2$ M. dik, waarna men stootte op rotsachtigen grond, zoodat de aarde dikwijls met mandjes van de naastbijzijnde velden moest worden aangedragen.

De ijzerdraadversperringen waren op ongeveer 270 M. vóór de borstweringen aangelegd, terwijl een tweede ijzerdraadversperring juist vóór deze borstweringen werd aangelegd. Hoeveel succès een goed gemaskeerde hindernis kan hebben, bleek bij den aanval op de Russische lunet No. 4, toen 2 Japansche battaillons gedurende den stormaanval plotseling werden opgehouden door een gemaskeerde ijzerdraadversperring, zoodat zij door eenige snel afgegeven salvo's bijna totaal vernietigd werden. De Japanners waagden op dit punt geen tweeden aanval.

De fladdermijnen werden zoo mogelijk 1 M. diep in den grond ingegraven en men combineerde ze dikwijls met worpmijnen of steenfougassen, n.l. 5 fladdermijnen en 4 steenfougassen in ééne groep. Bij gebrek aan de noodige electrische geleidingsdraad nam men dikwijls de aarde voor retourleiding.

Dat dit echter een weinig aan te bevelen methode is, bleek overtuigend in de maand Maart, toen tijdens een onweer 27 dergelijke mijnen met de aarde als retourleiding explodeerden, tengevolge van de electrische ontladingen in den dampkring en dus moesten daarna deze mijnen opnieuw aangelegd worden.

De lading van elke mijn bedroeg 25 K.G. zwart buskruit en de mijnen waren op een onderlingen afstand van niet minder dan 20 M. van elkaar gelegd.

Ook valt het op, hoe de Russen zich veel moeite gaven om in de tirailleurliniën aan de schutters dekking te verschaffen tegen granaatkartetskogels. De borstweringen waren voorzien van bonnetten, zoodat schietgaten ontstonden. Boven in de borstwering werden nu stijlen geslagen en hierop planken gelegd, waarop dikwijls nog een dunne aardlaag uitgestrooid werd. Zoodoende had dus het hoofd ook dekking tegen steil invallend granaatkartetsvuur, terwijl om te maken dat de schietgaten niet helder zouden afsteken tegen den lichten achtergrond, men achter de planken ook nog een verticale plank bevestigde of

zelfs maar een lap van donkere stof, zoodat dus de schutter met zijn hoofd geheel en al in een kast was. welke alleen aan de voorzijde open is tot doorlating van het geweer. [1])

De geheele aanleg der werken heeft gekost ± 96.000 gulden, zoodat dus de oorspronkelijke raming nog al vrij belangrijk overschreden is. Billijkheidshalve dient hier gewezen te worden op een zeer nadeeligen factor, n.l., dat het geheel met groote overhaasting moest worden aangelegd, zoodat natuurlijk begonnen moest worden een verdedigbaar geheel te maken, terwijl later bij het afwerken der stelling hiervan dikwijls last ondervonden werd, doordat de meest rationeele afwerking belemmerd werd door de reeds vroeger aangelegde werken, zoodat soms weer moest worden afgebroken, wat betrekkelijk kort te voren was opgeworpen.

Gedurende de afwerking der stelling werd het werk herhaaldelijk geïnspecteerd door de generaals KONDRATENKO en FOCK, welke laatste meermalen bevelen gaf om bepaalde gedeelten nog verder te verbeteren. Hieruit mogen wij dus opmaken dat generaal FOCK geheel en al op de hoogte was, of in ieder geval *konde zijn*, van de mate van verdedigbaarheid en de uitgestrektheid der stelling, ook in verband met de beschikbare troepen.

Den 7den Maart bezocht admiraal MAKAROF, de opperbevelhebber der Russische Port-Arthurvloot, de stelling en werd zijn opinie gevraagd, of hij een beschieting door schepen van uit de Kinchou-bocht, dat is dus uit het Westen, voor mogelijk hield. Admiraal MAKAROF gaf hierop den raad de batterijen op het Westfront der stelling te voorzien van stukken van krachtig kaliber en liefst moderne, lange kanonnen.

De kapitein der Genie VON SCHWARZ was tot den 3den April belast met de uitvoering der werken, en toen werd aan generaal STOESSEL en aan den onderkoning, admiraal ALEXIEFF, gerapporteerd, dat het geheel gereed was, waarna kapitein VON SCHWARZ tot een anderen werkkring geroepen werd. Het verder afwerken der stelling werd opgedragen aan den kapitein ZEDGENIDSE der Sappeurs.

Vooral in het nu nog volgende zullen de mededeelingen van den kapitein VON SCHWARZ, sedert bevorderd tot luitenant-kolonel, menigmaal een eigenaardig licht werpen op de toestanden, welke bij de Russen bestonden en op hunne hoogste aanvoerders.

Het komt mij daarom wenschelijk voor er direct op te wijzen, hoe kapitein VON SCHWARZ naast generaal KONDRATENKO een der krachtigste figuren was tijdens de verdediging van Port-Arthur, en hij met genoemden generaal tot een der weinigen behoorde, aan wien tijdens het beleg door de Russische Regeering eene hooge militaire onderscheiding werd toegekend.

Ik meen dus op den voorgrond te moeten stellen, dat wij

---

[1]) In de figuur wordt die plank tot maskeering van den helderen achtergrond weggelaten.

den kapitein von Schwarz kunnen hoogachten als een flink officier, berekend voor zijn taak, doch de Russische toestanden brengen nu eens mede, dat de kritiek van hoogst bekwame mannen en tevens goede vaderlanders. als bijv. de kapitein ter zee Klado, de luitenant-kolonel der Artillerie Paschtschenko en onzen zegsman von Schwarz, dat een dergelijke kritiek onmogelijk gunstig kan luiden voor het Russische opperbestuur.

Na deze inleiding, waarbij voor een goed overzicht van het geheel ook aan heel wat algemeen bekende feiten herinnerd moest worden, kunnen wij thans overgaan tot het hoofdpunt, dat ik gaarne onder uwe aandacht zoude willen brengen.

Na de schermutselingen bij Tschafantan en Schaselitesa op den 16den Mei 1904, ter hoogte van den Samsonberg en aan den van het Noorden naar Kintchou voerenden hoofdverbindingsweg, trokken de vooruitgeschoven detachementen der 4de Russische Infanteriedivisie, onder generaal Fock, zich vrijwillig terug achter de Nanshanstelling.

Sedert den eersten overval der Japanners op de vloot in Port-Arthur, waren de Russen doorloopend bevreesd voor een landing en een brutalen coup-de-main van de Japanners tegen het geheel en al onvoltooide en nog moeilijk te verdedigen landfront van Port-Arthur. Deze vrees bleef bestaan ook nadat, dank zij den rusteloozen arbeid van generaal Kondratenko, de toestand zeer ten gunste der Russen verbeterd was.

In en nabij Port-Arthur zelf bleef de geheele 7de Infanteriedivisie, onder bevel van den energieken generaal Kondratenko.

De kommandant van het geheele Kwantoenggebied, de luitenant-generaal Stoessel, bleef voortdurend binnen den fortenkring der vesting en durfde deze niet verlaten.

De 4de Infanteriedivisie, onder generaal Fock, werd samengetrokken bij het spoorwegknooppunt Nanguanlin-Zuid, om van daar uit zoo spoedig mogelijk eventueele pogingen der Japanners, om bij Talienwan of Dalny te landen, te kunnen afslaan en zoo noodig in den kortsten tijd met den spoorweg Port-Arthur te hulp te kunnen snellen. De generaal Fock verbleef voortdurend te Nanguanlin-Zuid.

Voor de bezetting en verdediging der Nanshanstelling werd één regiment voldoende geacht en men verklaarde apodiktisch, dat de stelling onneembaar was.

In Dalny werden in het geheel geen voorbereidingen getroffen om de stad te kunnen ontruimen.

Zooals gezegd is bestond de Infanteriebezetting der Nanshanstelling uit 3 bataljons Infanterie van het 5de Oost-Siberische Infanterieregiment, onder bevel van den kolonel Tretjakof, welke hoofdofficier tevens kommandant der Nanshanstelling was.

De artilleriebewapening bestond uit 60 stukken geschut van verschillende kalibers en van verschillende, meestal verouderde stelsels, terwijl geen enkel stuk over meer dan 150 schoten per kanon konde beschikken. Tegen den reeds vroeger vermelden

wenk van den admiraal MAKAROF in, waren de, de meeste uitwerking hebbende, kalibers aan de Oostzijde der stelling geplaatst, terwijl aan de Westzijde der stelling slechts lichte stukken geschut aanwezig waren.

Van de Infanteriebezetting waren nog 300 man aangewezen als de bezetting van Kinchou, en toen deze stad den 25sten Mei bedreigd werd, werd die bezetting nog verhoogd tot 400 man. Voor de verdediging dezer stad, waarvan de lengte der stadswallen 3000 M. bedroeg, was deze kleine infanteriebezetting, die slechts konde steunen op een paar machinegeweren en verder eenige gladde kanonnen, natuurlijk totaal onvoldoende.

Blijkbaar waren de Russen hun oorspronkelijke fouten, n.l. een totale geringschatting der Japanners, nog niet geheel te boven, tenminste wat betreft de Japansche armee, anders kan men moeilijk aannemen, dat zij zich eenig succès voorstelden van den tegenstand van dit kleine troepje tegen den sterken oprukkenden vijand, waar wij reeds vroeger gezien hebben, hoe ongunstig Kinchou gelegen was tegenover een tegenstander, die met geschut van de heuvels de stad geheel en al konde bestrijken.

Van de overige troepen hield de kolonel TRETJAKOF 2 compagniën in reserve, zoodat hij over niet meer dan 2000 man heeft kunnen beschikken tot bezetting van het ± 8 K.M. lange front der stelling, dat is dus 1 man per 4 M. en verder slechts een zwakke artillerie tot steun. Wij mogen dan ook gerust zeggen, dat de troepen, welke den kolonel TRETJAKOF ten dienste stonden, totaal onvoldoende waren, terwijl de van hoogerhand bevolen versnippering van krachten over twee stellingen achter elkander, n.l. Kinchou en Nanshan, onder dergelijke omstandigheden af te keuren valt.

De troepen onder generaal FOCK, zijnde 4 regimenten Infanterie en 6 batterijen veldartillerie, stonden 10 K.M. achter de Nanshanstelling, terwijl beide bevelhebbers geheel onafhankelijk van elkander waren.

De aanvallende Japansche troepen bestonden uit drie divisie's infanterie en twee brigade's der landweer met de benoodigde veldartillerie en veldhouwitsers, terwijl per kanon 1000 schoten beschikbaar waren. Naar schatting kan de aanvallende tweede Japansche armee, onder opperbevel van den generaal OKOE, dus wel gesteld worden op 30 tot 40000 man.

Van den 16den tot den 23sten Mei hadden verschillende voorposten gevechten plaats, waarbij de Japanners voortdrongen tot aan den voet der muren van Kinchou. Bij de herhaalde partieele aanvallen op Kinchou werden zij echter steeds door de de verdedigers teruggeslagen met belangrijke verliezen aan de zijde der aanvallers.

Gedurende al dezen tijd blijven de Russen absoluut passief de zoo gevreesde landingen der Japanners in den rug der Nanshanstelling afwachten en houden zij zich gereed deze, steeds uitblijvende, operatie's met kracht terug te wijzen. Eindelijk besluit generaal FOCK den 24sten Mei om in den nacht van den 24sten op

den 25sten een offensieve verkenning naar het Noorden te maken met 3 regimenten infanterie, ten einde de reeds in stelling gebrachte Japansche artillerie onbruikbaar te kunnen maken. In den avond van den 24sten komt echter nog een contrabevel van generaal STOESSEL en zoodoende blijft generaal FOCK verder werkeloos. [1])

Ondertusschen benutten de Japanners juist dezen nacht om dekkingen voor hunne artillerie uit te graven en een groote hoeveelheid reservemunitie op te voeren.

Op den 25sten Mei openen de Japanners des morgens om 5 uur uit hunne stellingen, tusschen de Kinchou-baai en den spoorweg, met 40 stukken veldgeschut en 4 12 cM. houwitsers het vuur op Kinchou en de Nanshanstelling, dat blijft voortduren tot 11 uur 's voormiddags, dus gedurende 6 uren. De Japansche infanterie waagt weder een aanval op den noordelijken stadsmuur van Kinchou, doch deze aanval werd wederom afgeslagen.

De Russen antwoordden direct met al hun stukken en verrieden dus zoodoende hun geheele artillerie-opstelling. Ook al wegens hunnen geringen voorraad munitie, staakten de Russen het artillerievuur tegelijkertijd met de Japanners.

De Japanners bleven nu wachten op de beloofde hulp der eigen vloot en werkelijk verschenen ook dienzelfden namiddag te 4 uur 4 kanonneerbooten en 6 torpedobooten in de Kinchou-baai. [2])

De Japanners begonnen thans buiten het Russische vuur hunne troepen ook aan de Oostzijde te verschuiven, zoodat zij thans van de eene kust naar de andere tegenover de Russische stelling stonden.

Tegen den avond verhief zich een krachtige harde wind uit het Noorden, welke den Russen het zand in het gezicht joeg.

Hiermede stemmen overeen berichten uit andere bronnen, dat vermoedelijk door slecht weer den 26sten (dus den volgenden dag) de Japansche scheepsmacht pas later op den dag met succes konde optreden, wegens de ongunstige zee, en wanneer de wind bijv. uit het N.N.W. kwam, dan kunnen wij ons gemakkelijk voorstellen, dat de lichte Japansche vaartuigen op lager wal en in de ondiepe Kinchou-bocht wel heftig geslingerd zullen hebben, zoodat van een zuiver artillerievuur op grooten afstand geen sprake konde zijn.

Het is wel te begrijpen dat de Japanners op het afslechten der zee hebben moeten wachten, terwijl ook het bekende groote verval nabij het Shantunggebergte kan meewerken, dat men bij laag water, bij de vlak oploopende westkust, ver uit den wal moet blijven.

Gedurende den nacht herhaalden de Japanners hunne aan-

---

1) »Mitt Art. u. Gen." 1906, No. 6, blz. 466.

2) Volgens de »Marine-Rundschau": de kustverdediger »Hei Jen" (1887), diepgang 5 M.; kanonneerbooten »Tsukuschi" (1883), »Tschokai" (1887) en »Akagi" (1887), diepgang respectievelijk 4.5, 3 en 3 M.

vallen op de stad Kinchou, en alhoewel de kolonel Tretjakof nog eenige versterking zendt, zoo blijkt het weldra, dat men, om geheele omsingeling te voorkomen, tot den terugtocht moet besluiten. Op bevel van den commandant der Nanshanstelling trekt het garnizoen van Kinchou, onder hunnen dapperen aanvoerder, kapitein Jeremjeff, des nachts te 3 uur op de hoofdstelling terug, waarbij deze heldhaftige schare ook nog belangrijke verliezen lijdt, doordat de Japanners van alle zijden opdringen. De verdedigers van Kinchou hadden dapper stand gehouden en den Japanners belangrijke verliezen toegebracht, doch op den einduitslag van het gevecht konden deze krijgshandelingen geen invloed hebben.

De Japanners volgden de terugtrekkende Russen op den voet en het gelukte den aanvallers bij het aanbreken van den dag de verdedigers overal tot achter de ijzerdraadversperringen terug te dringen.

Kolonel Tretjakof zond van de aankomst der Japansche oorlogsschepen en van den nachtelijken aanval op Kinchou onmiddellijk bericht aan generaal Fock te Nanguanlin-Zuid en aan generaal Stoessel te Port-Arthur. Doch er kwam geen antwoord en geen mannetje werd ter versterking der bedreigde bezetting gezonden. [1])

In den namiddag van den 25sten Mei en den daaropvolgenden nacht trachtten de Russen een Canet-Marinekanon in stelling te brengen met het front naar het westen en werd begonnen voor een tweede dergelijk kanon een opstelling gereed te maken, doch met het een en ander was men in den ochtend van den 26sten nog niet gereed. Ook wilde men nog zeemijnen leggen in de beide baaien, zoowel ter Oost- als ter Westkust, doch hiervan moest men afzien, aangezien men uit Port-Arthur wel de mijnen gezonden had, doch geen geleidingsdraad. Het een en ander is een duidelijk bewijs, hoe totaal men bij de Russen verrast was door het optreden der Japansche oorlogsschepen, terwijl toch, zooals is gereleveerd, admiraal Makarof $2^1/_2$ maand te voren op dit punt de aandacht gevestigd heeft. Wat het leggen der mijnen, blijkbaar electro-schokmijnen, betreft, zoo is het mij niet duidelijk, hoe men deze mijnen op het laatste oogenblik nog had willen leggen, terwijl het toch waarschijnlijk is, dat de Russen bij de Nanshanstelling niet over de noodige lichte vaartuigen beschikten om deze mijnen naar behooren te leggen. Een mijnversperring te water is ongetwijfeld een uitstekende hindernis, doch men moet ze leggen met het noodige materieel en geoefend personeel en dat is niet plotseling te organiseeren.

Waar duidelijk blijkt, dat de Russen den raad van admiraal Makarof in den wind geslagen hebben, zal men ook wel geen varende mijnleggersafdeeling ter plaatse hebben georganiseerd.

---

1) »Mitt. Art. u. Gen.", 1906, No. 6, blz. 467.

Den 26sten Mei, des voormiddag te 4u30, bemerkte de Russische batterij No. 1 in het voorterrein in N.O.lijke richting een groep ongedekt staande Japanners, waarop zij het vuur opende, zoodat kort daarna van beide zijden het artillerievuur over de geheele linie een aanvang had genomen.

Volgens de verstrekte opgaven hadden de Japanners 230 veld- en bergkanonnen, benevens 18 tot 24 stuk veldhouwitsers van 12 cM. in stelling gebracht, terwijl van de oorlogsschepen 27 lange marinekanonnen meewerkten, n.l. 3 stukken van 26 cM., 2 stukken 21 c.M., 8 stukken van 12 cM., 5 stukken van 76 mM. en 9 stukken van 47 mM. of te zamen 244 lichte en 37 middelbare en zware vuurmonden. [1])

Hiertegenover konden de Russen slechts hun 60 stuks positievuurmonden stellen en werden zij den 26sten te 8u V.M. versterkt door de kanonneerboot „Bobr" en 2 torpedobootdestroyers, de „Boiky" en de „Buiny", met 1 kn. van 23 cM. 6 kns. v. 15 cM., 6 kns. v. 10 cM., 2 kns. v. 8 cM., 12 kns. v. 5 cM. en 5 kns. van 4 cM., dus alles te zamen 92 vuurmonden.

De veldartillerie der 4de Oostsiberische infanteriedivisie stond op minstens 3 à 4 K.M. achter de stelling en nam niet aan den strijd deel. Pas, toen de terugtocht was aangevangen, grepen deze kanonnen van uit hunne oude stellingen in den strijd in.

De Russen concentreerden hun vuur voornamelijk op de vele zichtbare en directrichtende Japansche kanonnen, als ook tegen de oprukkende infanterie. Doch, weldra deed zich de enorme overmacht der Japansche artillerie gevoelen en vooral de werking der scheepskanonnen, waar men geen gelijkwaardig geschut tegen in stelling had gebracht.

Gemiddeld konden de Russen tegenover 8 Japansche artillerieprojectielen, slechts antwoorden met 1 kanonschot.

Wel verscheen des morgens om 8 uur de Russische kanonneerboot met 2 torpedobooten in de Hand-baai, doch zulks konde de toestand niet meer redden. Alleen konde de „Bobr" de twee oostelijkste batterijen der Japanners enfileeren en dwong zij deze batterijen hun vuur te staken en daarna om het veld te ruimen.

Doch bij de Russische artillerie begon de munitie te ontbreken en om 9 uur 's morgens moest het eerste Russische kanon het vuur staken en te 11 uur 's voormiddags moest ook de laatste Russische batterij zwijgen, nadat in de gevechten der laatste dagen in het geheel slechts 7292 schoten gedaan waren.

Op bevel van den artillerie-commandant trekt daarop de geheele artilleriebezetting terug naar het dorp Tafasjan achter de stelling, daarbij de kanonnen kalm in den steek latende. [2]). Alleen 2 kanonnen der batterij No. 16 op den uitersten Zuid-

---

1) De bewapening der Japansche oorlogsschepen is beslist te laag opgegeven, speciaal wat betreft de snelvuurkanonnen van 47 mM. der torpedobooten.

2) »Mitt. Art. u. Gen.", 1906, No. 6, blz. 468.

Oostelijken vleugel blijven nog tot 3 uur 's middags het vuur volhouden, doch toen moesten zij ook het vuur staken. Deze batterij No. 16 was echter de minst belangrijke, omdat, dank zij de tegenwoordigheid van de „Bobr", de Russen hier toch al het sterkst waren.

Van af dat oogenblik is de infanterie in de bevestigde stelling, 10 kompagniën sterk, zonder een enkel machinegeweer of kanon, geheel op zijn eigen krachten aangewezen! Een wanhopige toestand inderdaad!

Ondertusschen besloot generaal Fock tot een kleine troepenverschuiving naar de Nanshanstelling. Ten zuiden van de heuvelrug, tusschen de dorpen Nanguanlin (Noord) en Moitsi werden 3 regimenten infanterie en 5 batterijen veldartillerie als reserve gereed gehouden, en wel op den oostelijken vleugel bij het dorp Schodjafansin het 14de regiment infanterie en 1 batterij veldartillerie, in het midden, ten noorden van Nanguanlin (Noord) het 15de regiment infanterie met 1 batterij artillerie en op den westelijken linkervleugel, even bezuiden Moitsi, het 13de regiment infanterie en 3 batterijen veldartillerie. Het geheel stond onder bevel van den generaal-majoor Nadjedin. De generaal Fock met het 16de regiment infanterie en 1 batterij veldartillerie bleef ook verder bij het spoorwegknooppunt Nanguanlin (Zuid). [1]).

De Japansche artillerie concentreerde haar vuur in den beginne uitsluitend op de Russische batterijen. Toen het Russische artillerievuur begon te verzwakken en de Japansche gevechtsleiding zich een duidelijke voorstelling had gevormd van den werkelijken toestand, en hun hoofdaanval gericht zoude worden tegen den Westelijken vleugel der Russen, toen werd voornamelijk het centrum der stelling en wel de redoute No. 9 onder vuur genomen en de aldaar door de 5de en 7de compagnie bezette tirailleurloopgraven, welke batterijen en loopgraven geënfileerd konden worden door de batterijen beoosten Kinchou op afstanden van 3 tot 4000 M., terwijl zij door het scheepsgeschut in front zwaar beschoten werden. Het overige gedeelte der Japansche artillerie nam het midden der stelling tusschen de redoute No. 8 en de batterij No. 9 in het Noordoosten en de batterij No. 13 in het Zuiden der stelling onder strooivuur, teneinde de aldaar vermoede reserves onder vuur te houden.

Doordat de Japansche stelling in een halve maan de Russische hoofdstelling geheel omvatte, was het hun natuurlijk mogelijk op meerdere punten tegelijk de Russen te enfileeren.

De Japansche infanterie is ondertusschen ook vooruitgegaan tot den aanval. In het Oosten de 3de divisie, doch deze komt niet dichter dan op 1200 pas van de stelling, daar de kolonel Tretjakof hier zijn laatste reserve, $1^1/_2$ kompagnie sterk, de bovenste loopgraven langs den heuveltop heeft doen bezetten. In het centrum rukt de 1ste Japansche divisie vooruit en onder beschutting van den spoorwegdam en door holle wegen, gelukte

---

1) »Mitt. Art. u. Gen.", 1906, No. 6, blz. 469.

het haar eerst tot op 700 pas en daarna tot op 500 pas de stelling te naderen, doch dan is ook hier de voorwaartsche beweging van den aanvaller tot staan gebracht.

In het Westen rukt de 1ste divisie op tusschen Kinchou en de zee en hier winnen de Japanners langzaam veld, waarbij de Russen voortdurend voor de overmacht moeten wijken. Om 10 uur voormiddag bezetten de Japanners het dorp Sidae; na versterkt te zijn door het 3de regiment der 4de divisie gaan zij te 12 uur 's middags met korte sprongen voorwaarts naar het dorp Jantschenche, hetwelk te 2 uur 's middags bezet wordt. Om zich aan de geweldige uitwerking van het Russische geweervuur te onttrekken, waden op den uitersten Westelijken vleugel de Japanners tot aan den nek door het water, wat bij de uiterst vlakke kust zeer goed mogelijk bleek.

Als een kenmerkende bijzonderheid wordt nog medegedeeld hoe de kolonel Tretjakof, welke over geen reserve's meer beschikte, toevallig nog juist beslag konde leggen op een kompagnie van het 13de regiment infanterie, welke van uit Moitsi naar de stelling gezonden was om door te gaan aan den vroeger vermelden bouw van een dekking voor het Canet-Marinegeschut [1]). Zelfs toen de Russische hoofdstelling bijna gevallen was, had de opperste leiding nog geen idée, dat er werkelijk gevaar dreigde!!

Kolonel Tretjakof zond verder het vaandel naar de troepen van den generaal Nadjedin ten einde de vaandelwacht vrij te krijgen, ook de muziekanten werden vooruit gezonden naar de tirailleurloopgraven. Dien hoofdofficier kan zeker niet de lof onthouden worden, hij alle mogelijke middelen heeft aangewend om de zwakke infanterie bezetting zooveel mogelijk te versterken. Doch wat te denken van dien commandant der artillerie, die zich kalm aan het gevaar onttrok en zijne krijgsmakkers der infanterie zoo in den nood liet!

Wij zullen de details van het gevecht in het oosten en het centrum der stelling niet alle behandelen, het is voldoende, dat, dank zij den taaien weerstand der verdedigers de aanvallende Japanners, des avonds op den oostelijken rechtervleugel tot op 800 pas genaderd waren en in het midden op niet minder dan 400 pas van de Russische stelling. Gezien de uitstekende voorbereiding der stelling mogen wij aannemen, dat de verdedigers het hier nog lang hadden kunnen uithouden, mits hunne physieke krachten zich niet begaven en hunne munitie niet uitgeput geraakte. Volgens andere berichten was op dit gedeelte van het gevechtsterrein het voordeel zelfs eerder aan de zijde der Russen, dan aan die der aanvallers.

In het westen krijgen de Russen op het onverwachtst tegen 2 uur 's middags een weinig lucht, doordat de Japansche artillerie gevaar loopt al zijne voorradige munitie te verschieten, waarop zij hun artillerievuur tot het hoogst noodzakelijke beperken. Nadat toen een geregelden aanvoer verzekerd was, laat

1) »Mitt. Art. u. Gen.", 1906, No. 6, blz. 470.

de Japansche artillerie zich weer krachtiger gelden. Naar beweerd wordt heeft generaal-majoor NADJEDIN, toen hij den toenemenden donder van het Japansche geschut vernam, bevolen om 2 bataljons infanterie als versterking naar de Nanshanstelling te laten oprukken, doch een feit is het, dat bedoelde bataljons nimmer binnen de stelling gearriveerd zijn. Het is tot nog toe niet opgehelderd, van wien het contrabevel uitgegaan is, van den generaal NADJEDIN of van FOCK. [1])

Het infanteriegevecht in het westen duurde ook gedurende de artillerie-pauze met groote hardnekkigheid voort, doch alle stormaanvallen der Japanners werden door de verdedigers met beslistheid teruggewezen. Tegen 4 uur 's middags krijgen de Japanners in het westen nog versterking door het 4de Regiment der 4de divisie en wel komen zij bij Jantschenche nog niet verder vooruit, doch op den uitersten westelijken vleugel aan het strand gelukt het hen, door het water wadende, nog steeds vooruit te komen, zoodat Jantschenche de spil der voorwaartsche beweging blijft. Niettegenstaande al deze feiten naar behooren langs telefonischen weg aan generaal FOCK gemeld worden, weigert deze nog steeds versterking te zenden, doch naar verteld wordt, houdt hij zijn geheele macht gereed om later met de bajonet een contra-aanval te doen op de voortrukkende Japanners!! Doch nu wordt waargenomen, dat van de Japanners 22 compagnien van achter den Samsonberg deboucheeren, thans geeft generaal FOCK order, dat *twee* compagnien van het 14de Regiment infanterie van uit Schödjafansin, vermoedelijk met den trein, te hulp zouden snellen en arriveerde deze versterking te 6 uur 's avonds in de stelling. [2])

Te 5 uur 's middags trokken de Japansche oorlogsschepen, welke tijdens de eb aan den grond geraakt waren en pas te 2 uur 's middags met het doorkomen van den vloed weer vrij kwamen, zich terug en verdwenen zij aan den horizon, waarschijnlijk wel omdat zij al hunne munitie verschoten hadden, en dus tijdelijk geen diensten meer konden presteeren. Ook de Russische kanonneerboot de „Bobr" met de torpedobooten trokken zich ongeveer op denzelfden tijd, na al hunne munitie verschoten te hebben, eerst op Dalny en daarna op Port-Arthur terug.

Doch op den linkervleugel der Russen wordt de toestand voortdurend kritieker; te 5 uur 's middags ongeveer moeten de dappere 5de en 7de compagnie terugtrekken uit hunne door artillerievuur half verwoeste loopgraven naar de loopgraven langs den kam der heuvels; de 4de Japansche divisie is nabij het zeestrand reeds tot op 200 pas genaderd van de aldaar aanwezige loopgraven.

Van de ontvangen versterkingen zendt kolonel TRETJAKOF

---

1) »Mitt. Art. u. Gen.« 1906, N⁰. 6, blz. 471.

2) »Mitt. Art. u. Gen.« 1906, N⁰. 6, blz. 471. Volgens LARENKO zouden deze twee compagnien moeten dienen tot dekking van den tegelijkertijd door generaal FOCK bevolen terugtocht.

$^1/_2$ compagnie naar de Lunet N°. 4 en $1^1/_2$ compagnie wil hij, nog vol hoop, te 6u.20 naar zijn linkervleugel zenden. Doch daar ontdekt hij dat deze in verwarring is geraakt en reeds gedeeltelijk is teruggetrokken.

Door een misverstand had kapitein STEMPNIEWSKI, commandant van den linkervleugel, het wenken met de muts van een ordonnans als een algemeen terugtochtsbevel aangezien en, waar de Russen hier erg in het nauw gedreven waren, laat zich dit wel eenigszins begrijpen. Toen de terugtocht eens was aangevangen, kon de kolonel TRETJAKOF deze niet meer tot staan brengen, niettegenstaande hij persoonlijk met de pas gearriveerde hulptroepen naar de bedreigde plek snelt. Natuurlijk dat de Japanners onmiddellijk vooruitdringen en nu is het lot van den dag beslist.

Kolonel TRETJAKOF trekt met zijn dappere troepen te ongeveer 6u.30 's avonds in goede orde terug op de 3 regimenten infanterie van generaal NADJEDIN, welke geheel werkeloos zijn gebleven. Op dit oogenblik is van een algemeene leiding bij de in het nauw gedreven Russen niet veel te bemerken, doordat een algemeen terugtochtsbevel achterwege blijft. De Japanners breiden zich in het westen voortdurend verder uit en zoodoende worden het Russische centrum en de rechtervleugel ook in den rug bedreigd.

Om 7 uur trekt het centrum der Russen terug onder kapitein GUSEW eerst naar den rechtervleugel en daarna te ongeveer 7u.30 met deze in goede orde naar de achter gelegen heuvels. De luitenant-kolonel BJELOSZ en kapitein SCHASTIN weten nog eenige troepen bij elkander te brengen ten einde de terugtocht te dekken, waarbij het dappere 5de Regiment infanterie nog evenveel verliezen lijdt als gedurende den geheelen zwaren dag in zijne goed voorbereide stellingen. De Japanners vervolgen de terugtrekkende troepen met een krachtig vuur, doch de drie regimenten onder generaal NADJEDIN komen ook nu hunne, in het nauw gedreven, kameraden nog niet te hulp.

Het voorgevallene wordt natuurlijk direct gemeld aan generaal STOESSEL en generaal FOCK, die door het bericht blijkbaar totaal verrast worden. Generaal FOCK besluit thans zich persoonlijk te begeven naar de Nanshanlandengte, doch nu is het blijkbaar te laat en de geheele 4de divisie van FOCK trekt terug tot ver achter Nanguanlin-Zuid.

Als excuus voor zijne handeling wordt opgegeven, dat hij niet wilde ingrijpen in de bevoegdheid van den commandant der Nanshanstelling, omdat deze niet onder zijn bevelen stond. Toch blijft het een feit, dat kolonel TRETJAKOF hem herhaaldelijk om hulp verzocht had. Waar de roep van generaal FOCK als een dapper vechtsoldaat algemeen erkend wordt, zoo zouden wij hem, in navolging van MAHAN, kunnen noemen: „Dapper met het hart, doch laf met het hoofd". [1])

---

[1]) Mahan: Influence of Seapower, blz. 185. Minister de SEIGNELAY: »poltron de tête, mais pas de coeur" over Tourville.

De, door hun niets doen, geheel gedemoraliseerde troepen van generaal FOCK wilden eerst in een paniek vluchten tot de Wolfsbergen nabij Port-Arthur, doch men weet ze nog eerder tot staan te brengen.

Reeds om 8 uur 's avonds is in Dalny het telegram ontvangen met het bevel om deze plaats te ontruimen, wat natuurlijk hals over kop geschiedde. [1]) Den 29sten Mei is Dalny door de Russen geheel ontruimd en den 30sten Mei wordt deze belangrijke havenplaats door de Japanners bezet. De haven zelf en de haveninrichtingen, als kaden, dokken, enz. schijnen niet ernstig beschadigd te zijn, terwijl ook een groot aantal bruikbare spoorwagens den overwinnaars in handen vielen.

Wat de verliezen der Russen betreft, het 5de Oostsiberische Regiment infanterie verloor den 26sten over dag 450 man, des avonds gedurende den terugtocht 650 man, of in het geheel 1100 man en wel 56 % der officieren en 38 % der manschappen. In het geheel werden 738.000 geweerpatronen verschoten. De vesting artillerie verloor op den voormiddag van hare 350 man 22 man aan dooden en 55 aan gewonden of totaal 22 % der sterkte.

De verliezen der Japanners worden niet met zekerheid opgegeven, de minste opgave is een verlies van 151 officieren en 4170 manschappen of totaal 4320 man. Volgens een der opgaven zouden den 26sten Mei van 5 uur 's morgens tot 8 uur 's avonds, dus in 15 uur tijd, door de Japanners 200.000 stuks artillerie projectielen verschoten zijn of gemiddeld per uur en per vuurmond 47,5 schot, welk gemiddelde wel wat hoog schijnt.

Alvorens van dit gevecht afscheid te nemen, past het ons zeker den kolonel TRETJAKOF en zijne dapperen ook uit de verte een welverdiend eeresaluut te brengen; zij hebben dapper stand gehouden, terwijl hun moreel toch zeer geschokt moest zijn door het feit, dat zij totaal geen ondersteuning kregen van de troepen van generaal FOCK.

Zoowel in de „Beihefte der Marine Rundschau 1904", blz. 117, als in de „Mitt. a. d. G. d. Seewesens 1905" blz. 581 wordt het Japansche beleid gecritiseerd, dat zij hebben toegelaten, dat de „Bobr" met 2 torpedobooten door konden dringen in de Hand-baai om van daar uit de Japansche linkervleugel met veel succes te beschieten, zoodat de Japanners daar ten zeerste in hunne bewegingen belemmerd werden. Er wordt dan op gewezen, dat de Japanners ongetwijfeld het meesterschap ter zee bezaten, en hunne vloot zijne operatiebasis aan de Oostzijde van het Liautoeng schiereiland had, zoodat het den Japanners weinig moeite gekost zoude hebben ook hier de Russen te verdrijven. Toch geloof ik, dat deze critici geheel over het hoofd zien, het feit, dat op 12 Mei de Japansche torpedoboot No. 48 in de Kerr-baai op een mijn geloopen was en gezonken; den 14den Mei

1) »Mitt. Art. u. Gen.« 1906, N⁰. 6, blz. 472.

stiet de kleine kruiser „Mijako", eveneens in de Kerrbocht, op een mijn en ging verloren; den 15den Mei loopt het slagschip „Hatsuse" op een mijn en zinkt nabij Port-Arthur; de kruiser „Yoshino" zinkt tengevolge van een aanvaring met de „Kasuga" tijdens dikke mist dien zelfden dag. Den 17den Mei wordt de Japansche destroyer de „Akatsuka" zwaar beschadigd door artillerievuur nabij Port Arthur, waarbij 25 menschen gedood worden.[1]) Na afloop van den zeeslag van Tsushima werd nog bekend gemaakt, dat de „Akatsuka" gezonken was. Verder was het slagschip „Yashima" op 15 Mei bij Dalny op een mijn gestooten en gezonken en de kanonneerboot „Oshima" ten gevolge van aanvaring den 17den Mei gezonken [2]), dus dat is in de week van 11 op 18 Mei een verlies van 2 slagschepen 1e kl., 1 kruiser 2e kl., 2 kleinere schepen en 2 torpedobooten.

Met deze cijfers voor oogen kunnen wij begrijpen, hoe de admiraal TOGO thans voorzichtiger is met zijn oorlogsschepen, noodzakelijke vereischten om een overwinning te kunnen behalen op zijnen, ook ter zee, nog steeds numeriek sterkeren tegenstander. Het wil mij daarom toeschijnen, dat de admiraal TOGO zeer juist gezien heeft, door geen schepen te wagen in de Handbaai, daar hem van te voren bekend was dat dit gedeelte der zee als het ware bezaaid was met Russische mijnen. Dat de „Bobr" en de twee torpedobooten hier veilig konden manoeuvreeren, behoeft ons niet te verwonderen, aangezien zij natuurlijk precies konden weten, waar de Russische mijnversperringen lagen. Dat TOGO het hooge belang van den steun der oorlogsschepen wel inzag, blijkt doordat hij in het westen een vrij belangrijke scheepsmacht dorst in te zetten, omdat hij wel geweten zal hebben, dat de Russen in de Kintschoubaai nog geen onderzeesche mijnen gelegd hadden.

Veel wat ik dezen avond besproken heb, zal misschien ongelooflijk klinken en ik kan U dan ook verzekeren, ik het hier niet zoude hebben behandeld, wanneer ik niet ten volle overtuigd was van den goeden klank, welke alle studies van kapitein MALCZEWSKI VON TARNAWA in vakkringen bezitten.

De aard van het oorlogsterrein, n.l. een smalle landengte, aan beide zijden begrensd door goed bevaarbare baaien, maakt uit den aard der zaak, dat de samenwerking tusschen zee- en landmacht hier prachtig tot zijn recht kon komen. Op tactisch gebied valt te prijzen, hoe beide partijen met het artillerievuur hunner oorlogsschepen de eigen troepen steunden en den vijand belangrijke verliezen toebrachten.

Natuurlijk valt het in de Russen af te keuren, zij den raad van admiraal MAKAROF geheel in den wind sloegen en zoodoende de Nanshanstelling naar het westen niet naar behooren hadden versterkt door zwaar geschut en het leggen van zeemijnen in de Kintschoubaai.

---

1) Beihefte Mar. Rundsch. blz. 99.
2) Mitt. a. d. G. d. S. 1905 blz. 657.

Het merkwaardigste van alles lijkt mij toe, hoe de strategische maatregelen der Russen beïnvloed werden door den angst voor de Japansche opperheerschappij ter zee.

Na den dood van den energieken admiraal MAKAROF was bij de Russen voor langen tijd het plan, om ter zee offensief op te treden, geheel geweken en dus hadden de Japanners de vrije keuze in het landingspunt hunner troepen.

De vrees voor een landing in den rug der Nanshanstelling, wat voor de Japanners een zeer gewaagde onderneming geweest zoude zijn, doet de Russen besluiten hun hoofdmacht geheel werkeloos te houden, zoo dicht mogelijk bij Port-Arthur. Met hoeveel succes had toch de divisie FOCK de landing van het leger van OKOE bij Pitsewo kunnen bemoeilijken en de Japanners de eerste dagen kunnen verontrusten om vervolgens terug te wijken op de Nanshanstelling. Ware deze laatste flink bezet, dan had men de Japanners ongetwijfeld belangrijke verliezen kunnen toebrengen en hen nog lang kunnen tegenhouden.

Port-Arthur had, behalve de divisie FOCK, nog een bezetting, welke gerust op 25.000 man gesteld mag worden, en een dergelijk leger in een groote, moderne vesting behoeft toch niet bevreesd te zijn voor een coup-de-main. De latere belegering heeft zulks duidelijk bewezen.

Door deze maatregelen, die wij alleen kunnen beschouwen als uitvloeisels van angst, viel Dalny geheel onbeschadigd in handen der Japanners, waardoor een zware slag aan de verdedigers van Port-Arthur was toegebracht, doordat de Japanners thans een prachtige operatiebasis bezaten om hier den onvermijdelijk noodzakelijken belegeringstrein te ontschepen en per spoor te vervoeren. Het overhaast ontruimen van Dalny is het grootste nadeel, dat de Russen ondervonden van den spoedigen val der Nanshanstelling, en mogen wij dit den generaal STOESSEL als een zeer ernstige fout aanrekenen.

Ik hoop ten slotte, dat het mij gelukt moge zijn U voor den geest terug te brengen een dier feiten, welke illustreeren het woord van Captain MAHAN: „The noiseless, steady and exhausting pressure, with which seapower acts, though lost to most, is emphasized to the careful reader by the events of this war. [1])

Geraadpleegde Bronnen.

„Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens". Jaargang 1906, N⁰. 5 en N⁰. 6.

„Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens", 1905.

„Beihefte Marine-Rundschau" 1904. „Der Russisch-Japanische Krieg."

---

1) Gedeeltelijke aanhaling uit Mahan: Influence of Seapower, blz. 209.

NOG WAT OVER DE VAARTCORRECTIE

Met belangstelling las ik in 't stukje van den heer VAN ITERSON, „Vaartcorrectie en nog wat", dat op voorstel van den luitenant ter zee TEN BROEKE HOEKSTRA, aan boord Hr. Ms. „Hertog Hendrik", eindelijk eens was afgestapt van de m. i. praktisch onbruikbare gecombineerde methode van het algemeen batterij-reglement voor het verbeteren der richting van het schot voor vaart van het opstellingsvlak en doel. Sinds jaren was deze methode een doorn in mijn oog, waar er een m. i. zooveel praktischer manier bestond in de gesplitste methode, zooals die nu aan boord van het genoemd pantserschip in gebruik schijnt te zijn genomen, en zooals die sinds meerdere jaren in het buitenland, althans op de Duitsche vloot wordt toegepast.

Ik heb dan ook een soort dankbaar gevoel voor hen, die er toe bijdragen de inertie in deze te breken om de gesplitste methode ingevoerd te krijgen. Een groote verdienste van het stukje van den heer VAN ITERSON lijkt het mij daarom ook, dat hij, naar aanleiding van de door den heer BAART behandelde formule, (welke formule voorkomt in het handboek van de Marine-Reserve en afkomstig schijnt van den luitenant ter zee W. B. K. BOOM, welken de mindere juistheid van de gebruikelijke formule eenige jaren geleden zou zijn opgevallen) nog eens nadrukkelijk de aandacht er op vestigt, dat de methode van het B. R. behalve onpraktisch ook theoretisch *fout* is.

Deze fout was ongetwijfeld ten tijde dat de formule in het B. R. werd aangegeven bij veel kleinere aanvankelijke snelheden en veel kleiner te verwachten gevechtsafstanden praktisch van weinig belang. Was dan ook de methode praktisch wat beter uitvoerbaar geweest, dan zou toen ter tijd wel wat voor het gebruik der gecombineerde formule te zeggen zijn geweest. Aan die uitvoerbaarheid echter heeft het m. i. ten allen tijde ontbroken, behalve in zeer bijzondere omstandigheden, die, dat moet gezegd worden, zich in de praktijk wel blijken voor te doen, n.l. de omstandigheden dat opstellingsvlak en doel ongeveer dezelfde koers liggen, liefst met niet te veel uiteenloopende vaart.

Nu is juist onder deze omstandigheden de fout, welke men maakt, zeer belangrijk, zooals de heer VAN ITERSON met een voorbeeld aantoont.

Me dunkt dat hierdoor ook wel de meest verstokte voorstander van de gecombineerde methode moet zijn bekeerd en van harte hoop ik dan ook, dat deze (ik bedoel de methode) hiermee voor goed den deuk major heeft gekregen en spoedig officieel door de gesplitste methode zal zijn vervangen. Het hoofdargument der tegenstanders is, dat daardoor het voordeel verloren gaat, op het doel zelf te kunnen richten.

Maar eilieve, (daargelaten dat het richten op 't doel bij de gecombineerde methode met een foute N, die bovendien erg veel kans heeft verkeerd te worden toegepast, nog minder waarde heeft) het is *best* mogelijk bij de gesplitste methode op het doel te richten.

De heer VAN ITERSON toont met een voorbeeld aan, dat nog tot op belangrijke afstanden op de gewone wijze op het doel kan worden gericht, al is het trefpunt niet het mikpunt, iets wat toch nooit bereikbaar is.

Doch ook op grootere afstanden is dit zeer goed uitvoerbaar. Stel b.v. afstand ± 8000 M., kan. v. 15 c.M. nº. 4, vluchttijd 19 sec., vaart doel 10 M. sec. (20 mijl). Men zou vóór het doel moeten richten 130 M., gemeten op het verlengde van het doel. Stel kijker om te richten (overige methodes naar ik hoop spoedig ad patres).

Meet met kijker de lengte beeld doel ter zijde van de kijkeras op de horizontale dwarslijn aan zijde tegengesteld als waarheen het doel zich beweegt. Deze lengte is 120 M. gemeten op het doel. Richt nu met het punt waar het uiteinde van het beeld zich bevond op voorsteven doel. De kijkeras is dan klaarblijkelijk 120 M. voor het doel gericht.

Het schot zal dus bij goede manieren 190 – 120 = 70 M. achter de voorsteven moeten vallen of ongeveer midden op het doel, m. a. w. ter plaatse waar de spreiding de minste kans heeft, om desniettemin den vijand te sparen. Bij grootere vaart en afstand zou het natuurlijk mogelijk zijn 2 × de lengte van het doel uit te zetten, doch ik geloof niet, dat dit voorloopig in de praktijk noodig zal blijken. Ik hoop hiermee de laatste voorstanders van de gecombineerde methode voor de gesplitste methode te hebben gewonnen. Met de gewone richtmiddelen zou hetzelfde zijn te bereiken door dwars over het vizier een horizontale, van afstand tot afstand gemerkte draad te spannen en daarop ter zijde van het vizier de lengte van het doel te meten.

Ik geloof echter, dat dit niet gemakkelijk zou zijn. Met een kijker is het zeer eenvoudig.

De doelmatigste manier, waarop de correctie voor eigen vaart nauwkeurig en gemakkelijk kan worden toegepast lijkt me te bestaan in het aanbrengen zoo hoog mogelijk rond de pivot of in toren langs de vaste torenwal van een breede rand in zoodanigen stand, dat de sightsetter (het niet gebruiken van zoo iemand zal hoop ik spoedig tot het verleden behooren) daarop gemakkelijk kan aflezen.

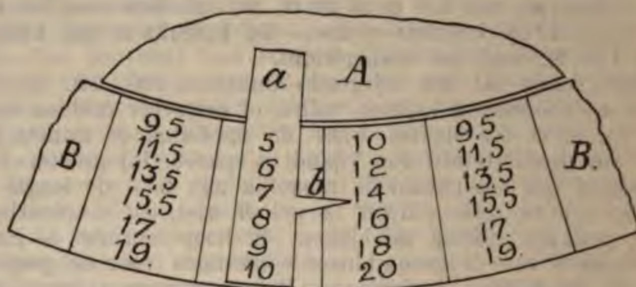
Deze rand is straalsgewijze in vakken verdeeld, waarop de correctie is aangebracht voor de verschillende eigen vaarten in M./sec. van de laagste tot de hoogste vaart, bijv. van 5 M./sec. tot 10 M./sec. Aan de affuit bij de sightsetter is een wijzer aangebracht, die over de verdeelde rand beweegt bij het bakken en waarop de vaart in M./sec. is aangebracht, zoodanig dat eenig vaartcijfer correspondeert met de daarbij behoorende cor-

rectie. Een hulpwijzer, verschuifbaar over de hoofdwijzer en die wordt gesteld bij de door den commandant opgegeven vaart, geeft nu steeds de juiste correctie aan.

Deze verdeeling is ook bij andere aanvankelijke snelheden volkomen bruikbaar, mits men de verdeelingseenheid op het voorwerp, waarop men de vaartcorrectie aanbrengt slechts wijzigt in omgekeerden reden van de aanvankelijke snelheden, wat geen enkel bezwaar oplevert, nu men tegenwoordig bij alle oorlogsladingen van 't zelfde kanon dezelfde aanvankelijke snelheid heeft, mits men bij de oefeningen voor 't aanbrengen der vaartcorrectie de daartoe dienende deelen verwisselt.

De bedoelde inrichting denk ik mij ongeveer als volgt:

A affuit;
B verdeelde rand vast aan pivot;
a wijzer;
b hulpwijzer verschuifbaar langs wijzer.



De verschuifbare hulpwijzer is nu gezet op 7 M./sec. (14 mijl).

Hoewel minder op de vaartcorrectie betrekking hebbende, wil ik ook nog een klein woordje zeggen omtrent de richtmiddelen in verband met de verschillende weersomstandigheden, waaronder ze worden gebruikt.

Ik ben 't geheel eens met den heer VAN ITERSON, dat voorziening in die richting noodig is. De eenvoudigste oplossing en die vermoedelijk voldoende zal zijn, lijkt mij bij elken vuurmond 3 stel richtmiddelen te verstrekken, die ik zou willen noemen: winterrichtmiddelen, zomerrichtmiddelen en tropenrichtmiddelen.

Bij 't ontwerpen dier richtmiddelen houde men evenwel niet alleen rekening met verschillend luchtgewicht en zwaartekracht, doch ook met de veranderde aanvankelijke snelheid tengevolge van de temperatuur der lading.

A. VAN DER SLUIS.

EEN BEZWAAR TEGEN DE VUURLEIDING VAN H.

In de 4[e] aflevering van het „Marineblad" worden eenige beschouwingen gegeven over de afstand-overbrenging bij de vuurleiding, doch wordt daarin principieel het vuur van commandeurs op zich zelf (hiertoe reken ik ook torencommandanten) gebonden door de afstandmeting en overbrenging. Er wordt om de in het stuk genoemde disjonctie klein te krijgen opgeofferd aan zelfstandigheid der commandeurs en torencommandanten. Waar men zich in die richting beweegt, lijkt mij eene beschouwing van andere zijde niet ondienstig en wil ik in de volgende regelen op eenige verschilpunten wijzen in mijn opvatting en die van H.

Juist de afstandmeting en overbrenging moet ondergeschikt wezen aan de batterij-groepen zwaar en middelbaar geschut. Al is een afstand in dM. nauwkeurig gemeten, dan is deze nog voor 't vuurgevecht (zwaar en middelbaar geschut) niet de artilleristische afstand. Door de vele oorzaken van spreiding moet men voor elk kaliber het trefferbeeld feitelijk beschouwen te samen met de ruimte welke het doel als kwets- of trefbaar biedt en moet men commandeurs en torencommandanten, daarmede rekening houdende, een tijdgrens of een afstandgrens opgeven waarbinnen gevuurd mag worden om nog voldoende trefkans op 't doel te behouden.

Laat b.v. in figuur 1 een horizontaal beeld gegeven zijn van de ellips als horizontaal trefferbeeld en de rechthoek *abcd* de ruimte voorstellen gevormd door de breedte van het doel *ad* en de bestreken ruimte *ab*, waarvoor wij b.v. spreken kunnen van de te treffen of kwetsbare ruimte. Zijn voorts de ellips en het vierkant weergegeven voor een afstand van 4000 M. bij het doel dat dwars op de schootsrichting zich verplaatst volgens de richting van de pijl, dan zal bij verplaatsing van 't doel op dezen afstand naar a_1d_1 nagenoeg geene verschuiving van de ellips plaats hebben en het gemiddeld trefpunt samen blijven vallen met het midden der figuur $a_1b_1c_1d_1$. Nadert echter het doel dan mag slechts over een kleinen tijd of kleine doelverplaatsing de vuurafstand (opzethoogte en correcties) gehandhaafd blijven en moet men buiten en binnen den gebruikten afstand een bedrag toestaan, waarbij ondanks doelverplaatsing toch nog op de figuur *abcd* een voldoend aantal treffers terecht komen. Zoo b.v. als men om de 100 M. afstand, dezen praait (overseint of overbrengt op welke wijze dan ook) moet de grens van vuren zijn 50 M. binnen en buiten den gepraaiden afstand. Om de 50 M. praaiende wordt dit 25 M. binnen en buiten den afstand. Bij naderend doel zullen deze grenzen kleiner genomen moeten worden als het doel vlugger op komt zetten. Zij

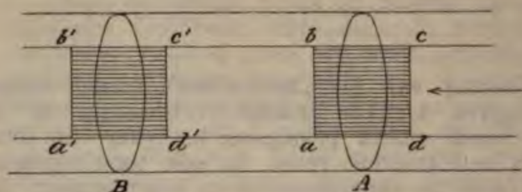


Fig. 1.



Fig. 4.

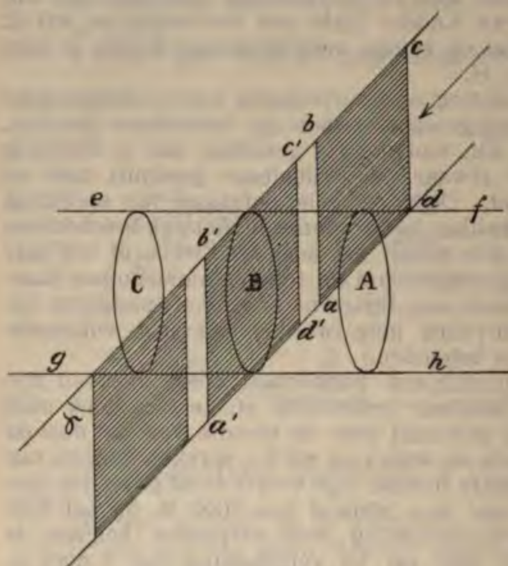


Fig. 2.

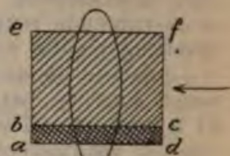


Fig. 3.

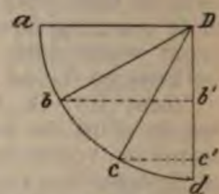


Fig. 6.

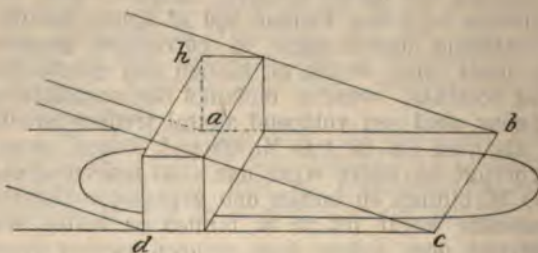


Fig. 1a.


Fig. 5.

n fig. 2 weder *abcd* de kwetsbare ruimte en beweegt zich het loel volgens de pijlrichting onder een hoek γ naar ons toe lan zal bij een afstand in B van 4000 M. en in de positie's ., B en C voor 4050—4000 en 3950 M. afstand, het trefferbeeld, lijvende bij opzethoogte voor 4000, in de strook *efgh* slechts en deele in de kwetsbare ruimte voor 4050 en 3950 vallen en iggen de middelpunten van kwetsbare ruimte en trefferbeeld uist den afstand van 50 Meter uit elkaar. Bij het openen van t vuur en tegen 't staken van 't vuur zal men dus zeer weiiig treffers verkrijgen en is 't zaak bij naderen van 't doel de ıfstandgrenzen voor de commandeurs en torencommandanten :oo klein mogelijk te kiezen en de afstandmetingen zoo talrijk nogelijk. Een klein voordeel bij 't opstoomen van den vijand s, dat de kwetsbare ruimte grooter afmetingen aanneemt bij 'oorlijker inzien van het doel. Zij in fig. 3 *abcd* de horizontale loorsnede van het eigenlijke doel dan is bij positie als in fig. 3 vaar 't doel zich dwars op de schootsrichting beweegt de :wetsbare ruimte *adef* en bij de positie als in fig. 4 *dbgh*, vaar 't doel nadert onder een hoek van ± 20°.

Heeft men eene bestreken ruimte b.v. van ± 200 Meter 'an een naderend stoomschip dan zal, zoo wij de afstanden om le 100 M. opgeven en 't gemiddelde trefpunt valt met 't midlen van de kwetsbare ruimte samen, 't trefferbeeld niet buiten le kwetsbare ruimte uitkomen met de 50 M. toegestane aftandgrens. (zie fig. 5). Wordt eene tijdgrens gegeven zoo zal het loel van af zeker gemeten punt, (zie fig. 6) welke koersen ook 'oorliggend in dien tijd een zelfde bedrag afstoomen en komen p den omtrek van den cirkel uit D en zullen de afstanden verninderd zijn met stukken gelijk of D*b*′, D*c*′ of D*d*. Waar wij de :rootste verplaatsing echter hebben in D*d* en dus de meeste eden om de grenzen nauwer te trekken, komt ons de koers 'an 't doel te hulp, daar bij den koers D*d* de kwetsbare ruimte ot haar maximum-waarde nadert.

Heeft men bij de kanonnen de vuurafstand niet door inchieten verkregen, doch verneemt men slechts de gepraaide :emeten afstanden, dan dient ook de grenstijd opgegeven te vorden voor de commandeurs en kan dit door de divisie-comnandanten of sectie-commandanten geschieden, die daarmede iet werk van den officier van de artillerie verlichten.

Waar H. den officier der artillerie voor alle geschutsoorten aat denken en handelen, wil ik hem wel de afstandmeters veneens ondergeschikt stellen, doch niet deze opdragen met ekere tijdsverschillen te meten, wat de officier van de artilerie als meetafstand hen opdraagt; doch hen voortdurend laten neten en zoude ik naar gelang de verplaatsing van het doel n de schootsrichting, aan de toren-commandanten en divisieommandanten afstand- of tijdgrenzen opgeven.

Is men door afstandmeting en het inschieten met het zware eschut gekomen tot den artilleristischen afstand voor elke eschutsoort, dan lijkt het mij voor de commandeurs gesteund

gezonderd ruime spreekbuizen". Wanneer zich nu tijdens een gevecht op het meest onverwacht eenige storing in de overbrenging voordoet, zal men bij eene vuurleiding, gebaseerd op een zelfstandig vuur van commandeurs, zeer onthand zijn, daar de commandeur, die niet weet noch kan weten welke disjonctie hij nu in rekening zal moeten brengen, uit den aard der zaak hiernaar zal gaan gissen en door zal blijven vuren, met slechts een luttele kans op succes, doch met des te grooter kans op munitieverspilling.

De door mij aanbevolen vuurleiding zal evenwel tot het uiterste zijn vol te houden. Wordt toch de communicatie tusschen leider en uitvoerder minder goed en daardoor de disjonctie grooter dan zullen als een logisch gevolg ook de opvolgende vuurseinen verder uit elkander moeten gegeven worden, waardoor dus w. i. w. de vuursnelheid langzamer wordt maar elk schot *raak* zal kunnen zijn; zijn alle communicatiemiddelen onbruikbaar, welnu een ordonnans en een bel met een touw er aan bevestigd zijn altijd nog wel beschikbaar en aan te brengen, de vuurleiding kan onveranderd blijven hoewel door de alsdan tot een maximum gestegen disjonctie de vuursnelheid (doch met raakschoten) noodzakelijk tot een minimum zal zijn teruggebracht.

Dat de redeneering in elkaar zou vallen wanneer (wat m.i. niet als regel doch als uitzondering voor zal komen) de afstanden onregelmatig grooter en kleiner worden vind ik nergens aangetoond al ontken ik niet dat in dit geval een juiste blik en veel oefening van den vuurleider vereischt zullen worden.

Een manoeuvreeren van vijand en eigen schip, op bedoelde wijze, onder elkanders werkzaam vuur, zoude van zeer weinig „tactische Fähigkeit" getuigen en meen ik dan ook de verklaring „wat op zee toch steeds het geval zal zijn" onder de „arguments pour le besoin de la cause" te moeten rangschikken.

Een eigenaardige betoogwijze vind ik verder in de alinea waarin gezegd wordt dat: „omdat de vuurleiding toch al niet gemakkelijk is", het *daarom* ongewenscht wordt geacht deze van een persoon te doen afhangen" vermoedelijk heeft in dezen een „minder bekwaam persoon" voor den geest gestaan, maar dan volgt als eenig daartegenover gestelde „wel wenschelijke" het zoude misschien wel de moeite waard zijn, dat daarover eens een studie verscheen, inderdaad wel een wat erg gemakkelijke wijze van critiseeren.

Ik merk hierbij nog op, dat hoewel het mij zeer zeker wel gewenscht voorkomt dat de geheele vuurleiding zooveel mogelijk in een hand is, (en hoe moeielijker die leiding is hoe bekwamer hand vereischt wordt) daar eene uitoefening van die leiding in den geest van de bedoelingen van den Commandant dan beter gewaarborgd kan worden geacht, toch door mij de

Ook was de redactie van het Marineblad zoo welwillend, om mij eene bij haar ingekomen bespreking naar aanleiding van meergenoemd artikel, en welke bespreking onderteekend H. J. A. in dit nummer zou worden opgenomen, ter kennisneming toe te zenden.

Genoemde redactie daarvoor mijnen dank zeggend, voeg ik daaraan toe, dat ik in bedoeld artikel geen aanleiding vind tot nadere beschouwing mijnerzijds.

H.

De redactie van het „Marineblad" zond mij welwillend de repliek van H. op mijn critiek in de 5e afl. 1906 toe; deze redactie dankende, vind ik in de repliek aanleiding het onderstaande neer te schrijven.

H. beweert, dat ik minder juist aanvoerde, dat volgens hem met de afstand-geschuttelegraaf punten 1 t/m 5 zouden vervallen. In de desbetreffende alinea, blz. 382, laatste zin, staat dit wel niet, echter meende ik uit die zin het te mogen afleiden.

Gaan we dit echter even na; punt 1 zal altijd blijven bestaan, ook voor de afstand-geschuttelegraaf. Is echter de afstand bij den afstandmeter bekend, dan kan deze dadelijk de geschuttelegraaf verzetten op 't bedoelde punt en weet men bij de stukken op 't zelfde oogenblik den afstand, wanneer n.l. de stukscommandant of de „sightsetter" de telegraaf voor oogen heeft.

Een bezwaar vindt H. de volgens hem noodwendige gecompliceerdheid van zulk een instrument. Ik verwees naar de axiometer, daar deze ook gecompliceerd is en toch bleek het mogelijk het instrument goed te maken, volgens mijn eigen ondervinding.

Een *goede* telegraaf op den voorgrond gesteld, mag storing net zoo min voorkomen, als van eenig ander deel van het oorlogsschip. Komt deze echter voor op een critiek oogenblik, dan zal met een vuurleiding, waarbij den commandeurs niet alle zelfstandigheid is ontnomen, men voort kunnen gaan, al is het dan ook met minder groote zekerheid. Nemen we nu eens aan, dat er gevuurd wordt volgens H's methode en de leiding hapert, 't zij door gebrekkige communicatie, 't zij door 't sneuvelen van den leider. De commandeurs, geheel geoefend op 't vuur met commando's, zullen niets doen. Een bel met een touw is nu juist niet zoo eenvoudig aan te brengen in draaiende torens, terwijl een ordonnans veel kans heeft zijn doel niet te bereiken, overstelpt als de dekken zullen zijn door granaten. Ik schreef, dat men ondervond, dat alle communicatiemiddelen weigerden, maar bedoelde daarmede o. a. luidsprekende telefonen, natuurlijk zullen electrische stroomen zich niet storen aan het hevige geluid van den slag, mits slechts de goed gepantserd op te stellen geleiddraden intact blijven.

Niet goed vat ik, dat H. mijne bewering, dat op zee gedurende het gevecht de afstanden zich onregelmatig zullen

verkleinen en vergrooten, „arguments pour le besoin de la cause" noemt en zelfs dit onregelmatig veranderen der afstanden uitzondering noemt en zoo het voor mocht komen de commandanten van de schepen tactisch unfähig noemt. Hoe zou H. de tactische bekwaamheid beoordeelen van een commandant, die bemerkende, dat 's vijands vuurleiding moeilijker wordt door het onregelmatig veranderen der afstanden, niet onmiddellijk hiervan partij trok. Het werkelijke gevecht is toch geen Jane's Naval War game, waarbij de schepen volgens vaste regels bewegen?

Ik noemde de vuurleiding te moeilijk om daar nog meer bij op te geven, H denkt, dat ik dan zeker rekende op minder bekwame menschen. Mijn vaste overtuiging, dat in werkelijk gevecht een goede vuurleiding op de nu ingevoerde wijze al onze bekwaamste officieren de handen vol zal geven. Volgens mijn bescheiden meening zal de commandant de eigenlijke vuurleider zijn, de manoeuvres van het schip en de leiding van het vuur in hoofdzaak zijn daartoe te onverbreekbaar verbonden.

Het was misschien niet juist gezien H. aan te vallen op onderdeelen van zijn betoog. De hoofdzaak ligt echter in het verschil van vuren van een bewegelijk met dat van een vast opstellingsvlak. Waar het vuren aan boord zoo totaal afwijkt van dat van een kustfort en dan nu zelfs genoemd zonder de restrictie door mij er eerst aan verbonden, n.l. „op schepen, opstoomend in een bepaald vaarwater", daar zal de leiding van deze 2 soorten vuur ook geheel moeten verschillen. Heeft H. wel eens gevuurd met ons nieuwste en beste geschut, n.l. de 24 cM. met contrôle elevatie-inrichting?

Hij zou dan ondervonden hebben, dat vuren op commando a/b. van een schip *onmogelijk* is. Was het mogelijk onze commandeurs volmaakte afstandschatters te maken, dan restte ons slechts hun de kalmte te geven om niet overijld te vuren.

Het geconcentreerde vuur a/b onzer vroegere fregatten was iets in den geest als H wil; een stap achteruit dus en hoewel het goed is die te doen. wanneer de vroegere wijze van werken goed was, het succes van dit vuur was gewoonlijk nihil.

Ik heb nog geaarzeld bovenstaande regelen neer te schrijven, vruchteloos als het feitelijk moet zijn onderdeelen te behandelen, waar we in de hoofdzaak zoo totaal afwijkende ideeën hebben; dat door omstandigheden het vorige stukje zoo kort was geweest, deed mij besluiten er nog eens op in te gaan. Zoolang H. echter beweert, dat de leiding van het vuur niet behoeft te worden beïnvloed door het bewegelijke opstellingsvlak en de omstandigheden van een strijd tusschen fort en schip, wat de vuurleiding aangaat, veel gelijken op die van een strijd tusschen schepen onderling, geloof ik dat verdere gedachtenwisseling ons niet van ons standpunt zal afbrengen.

••••

UIT DE PERS.

„Het Nieuws van den Dag" van 5 December 1906.

Marine. (*Naar aanleiding van het Voorloopig Verslag*). Er is in het Voorloopig Verslag, op ander gebied dan dat van het materieel, een punt, dat onze aandacht getrokken heeft. Men heeft „het verlangen uitgesproken, dat, wanneer aan een onzer schepen een ongeval overkomt, het voorbeeld van de Britsche marine worde gevolgd, waarbij in dergelijk geval een streng onderzoek pleegt te worden ingesteld door eene commissie van zeeofficieren, van welk onderzoek de uitkomsten worden openbaar gemaakt". De hier bedoelde commissie is eigenlijk een krijgsraad; deze onderzoekt niet alleen, maar spreekt ook oordeel en straf uit. Ook bij andere mogendheden komt een bevelhebber, die van schuld bij een ernstig ongeval van zijn schip verdacht wordt, voor den krijgsraad: de „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens" vermeldden in de 2 jongste jaren 3 zulke gevallen bij de Engelsche marine, één bij de Spaansche, één bij de Fransche, terwijl uit de Noord-Amerikaansche marine het bekendmaken van het onderzoek eener commissie over een geval van stranding vermeld werd.

De opmerking in het Voorloopig Verslag geeft in verband met het bovenstaande aanleiding tot de vraag: „Kan bij ons een officier, die zijn schip verliest, voor een krijgsraad gebracht worden? Voor een gewonen krijgsraad kan dit niet, want volgens artikel 50 van de instructie voor het Hoog Militair Gerechtshof staan alle commandeerende officieren van een schip of vaartuig voor dat college terecht. Verder wordt in art. 65 van genoemde instructie het volgende bepaald: „Het Hof zal hebben het examen van de rapporten, welke elke kommandant van eenige stad, sterkte, buitenlandsche bezitting of eenige andere possessie of post, gelijk mede elke kommandant van een vaartuig van oorlog, van welken rang hij ook zouden mogen wezen, gehouden is in te leveren, om het verlies of de overgave van die stad, sterkte, bezitting, post of bodem aan den vijand te justificeeren, dat is, van zijnen kant door een behoorlijk militair rapport te doen blijken, dat hij, door zijn gehouden gedrag daartoe geen oorzaak gegeven heeft."

Het schijnt wel, dat met het woord „verlies" hier bedoeld is, verlies tengevolge van handelingen van den vijand, maar letterlijk kan men, wat een schip betreft, ook verlies op elke andere wijze er uit lezen. Verder is op te merken dat blijkbaar bedoeld wordt, dat het Hof het rapport van den commandant over het verlies moet onderzoeken (het examen zál hebben), niet, dat dit eventueel zal kunnen worden opgedragen.

De volgende artikelen der instructie betreffen de wijze,

Het Militair Strafwetboek, dat den 24sten April 1903 door de Eerste Kamer der Staten-Generaal werd aangenomen, doch nog niet in werking is getreden, voorziet in de zooeven aangetoonde leemte, door in artikel 3 vast te stellen, dat „de bepalingen in het Wetboek van Strafrecht voorkomende betreffende feiten, begaan aan boord van, of met betrekking tot een Nederlandsch schip", ook toepasselijk zijn „op die feiten, begaan aan boord van of met betrekking tot een vaartuig der krijgsmacht, tenzij de inhoud dier bepalingen de toepasselijkheid uitsluit of het feit valt onder eene zwaardere strafbepaling."

Art. 169 W. St.: „Hij, aan wiens schuld te wijten is, dat eenig vaartuig zinkt of strandt, vernield, onbruikbaar gemaakt of beschadigd wordt, wordt gestraft enz.", zal dus op officieren toepasselijk zijn. En art. 113 van de nieuwe Strafwet stelt een officier van de wacht, die „zijn post eigendunkelijk verlaat, eene als zoodanig op hem rustende verplichting niet nakomt" (bijvoorbeeld het niet aan dek blijven op een reèwacht, als er gevaar voor drijven is), even strafbaar als een schildwacht, die zijn post verlaat.

Waar deze wetsbepalingen zijn aangenomen, hoewel nog niet in werking getreden, ligt het voor de hand om, gebruik makende van art. 74 der Instructie voor het Hoog Militair Gerechtshof, aan dat College een onderzoek op te dragen naar alle ongevallen van eenig belang, aan oorlogsschepen overkomen, en naar aanleiding van dat onderzoek de betrokken officieren vrij te spreken, te doen berispen, of in staat van beschuldiging te stellen. Op deze wijze zal er niets „in de doos gestopt" worden, en de openbaarmaking van het onderzoek, overeenkomstig het in de Tweede Kamer uitgesproken verlangen, zal het rechtsgevoel der Natie bevredigen. McLeod.

„Utrechtsch Prov. Stedelijk Dagblad" van 30 December '06.

Een defensieraad? Van verschillende zijden wordt nu en dan het denkbeeld geopperd om de Ministers van Oorlog en van Marine af te brengen van de zandbank der „politiek" en beide departementen te vereenigen tot één, een Ministerie van Landsverdediging.

Ook verluidt vagelijk nu en dan iets van een wensch naar een Raad van Defensie.

Wij gelooven niet, dat het eene of het andere ons veel verder zou brengen.

Wenschelijk zou het zeker zijn. Maar wat wenschelijk is, is niet altijd uitvoerbaar.

Den onzaligen invloed der „politiek", die meebrengt, dat om de vier jaar een andere titularis komt te zitten in de bureaux aan het Plein en aan het Voorhout, kan ieder met handen grijpen.

Elk nieuw Minister heeft een jaar noodig om zich in de zaken van zijn departement in te werken. Dan komt hij in het tweede jaar voor de Kamer met de maatregelen, die hij invoeren wil. Met de invoering wordt een begin gemaakt in het derde

jaar. En in het vierde staan de verkiezingen weer voor de deur en wordt in den regel het kabinet weer door een ander vervangen, zoodat het spel weer van voren af kan beginnen.

Voeg daar nu bij, dat de opinie van elk Minister, hetzij in détails, hetzij in hoofdzaken van die van zijn voorganger pleegt af te wijken; en ge ziet tot welke stelselloosheid het stelsel der om de vier jaar wisselende ministers ons voert.

Voor jaren is bij „Oorlog" gebleken, tot welk een gesukkel dit met ons vestingstelsel aanleiding gaf. De eene Minister liet onvoltooid, wat zijn voorganger gevoteerd had gekregen, en begon weer aan andere plannen.

Bij Marine hebben we het nu pas weer gezien.

Men behoeft de Handelingen en de Begrootingsstukken maar na te slaan om te weten, dat onder het bewind van Minister Ellis in het departement aan een algemeen plan van organisatie van het materiaal onzer zeemacht werd gewerkt. Blijkbaar zou dit plan in September 1905 door Minister Ellis zijn ingediend. In September 1906, dus een jaar later, kwam nu Minister Cohen Stuart met een plan, dat, alweer blijkens hetgeen in de Handelingen is te vinden, niet hetzelfde plan kan zijn, dat door Minister Ellis werd ontworpen. Op zijn allerminst moeten tempo van aanbouw en quantiteit (willicht ook qualiteit) der noodig geachte schepen van het plan-Ellis afwijken.

En daarmee hebben we nu nog niet eens een vlootplan.

Minister Cohen Stuart deelde slechts aan de Kamer mede, wat hij zich voorstelde dat later geschieden moest, en ongeveer in 1934 (!) zou zijn voltooid. Beslissing daarover viel niet. En komt in 1909 of eerder weer een ander Minister, dan zal deze weer iets anders aan de Kamer kunnen voordragen.

Zoo worden millioenen en millioenen besteed, ongeveer op de manier waarop in een stad gebouwd wordt, die nog geen uitbreidingsplan heeft. Sluit het eene zich aan het andere aan zonder al te groote gapingen en mispassingen, dan mag men dankbaar zijn. Zekerheid, dat systematisch te werk wordt gegaan, heeft men niet.

Dat zulk een toestand in 's lands belang is, kan niemand te goeder trouw beweren.

Maar door de beide departementen te brengen onder één hoofd verandert ge daaraan niets, wanneer ook dat éëne hoofd alle vier jaar weer verwisselt. Overleg tusschen oorlog en marine heeft ook nu wel plaats.

Men zou de „technische" ministers: oorlog, marine, buitenlandsche zaken, koloniën, verkeer, moeten laten aanblijven ook als het politieke deel van het kabinet de plaats voor een ander ruimde.

Dan kreeg men tenminste continuiteit.

Maar is dat uitvoerbaar? [1])

Ook de instelling van een defensieraad kan daarin geen verandering brengen.

Zulk een Raad kan een nuttig lichaam zijn. Wanneer hij wordt

1) Hier wordt een gedeelte dat partijpolitiek behandelt weggelaten.

samengesteld uit de beste en bekwaamste onzer vlag- en opper-officieren, kan hij een degelijke raadgever worden voor opvolgende ministers en althans pogen eenige continuiteit te brengen in de middelen tot instandhouding en verbetering onzer weerkracht.

Maar hoe staat zulk een lichaam tegenover de Ministers?

Met raadgevende stem? Dan worden zijn adviezen door de politieke ministers voortaan juist zoo ter zijde gelegd als thans de Ministers van Oorlog en Marine het rapport der Staatscommissie voor de kustverdediging aan kant gezet hebben. Politieke ministers gehoorzamen den kiezers als hun souverein.

Of zal zulk een permanente defensieraad zelfstandige macht hebben?

Daartegen staat echter het theoretische bezwaar over, dat onze Grondwet zulk een college niet kent als zelfstandig orgaan in ons Staatsrecht. En de praktische overweging voegt zich daarbij, dat, als het mogelijk is de zorg voor 's lands defensie aan de wisselende inzichten der kiezers en de wisselende macht der politieke partijen te onttrekken, men dit kan bereiken door de Ministers permanent te maken en de instelling van een afzonderlijken Raad daartoe overbodig is.

Een defensieraad kan nooit het middel zijn om aan de slingergewijze behartiging onzer weerbaarheidsbelangen perk te stellen. Als de ministers niet met dien raad permanent zijn, dansen zij naar het pijpen der kiezers en der politieke partijen en slaan de adviezen van den Raad in den wind. En als de Raad moet dienen als een orgaan om de continuiteit der weerkrachtverzorging te waarborgen dan kan dat beter, en staatsrechtelijk alleen toelaatbaar geschieden, door deze continuiteit aan de Ministers te verleenen.

De zaak komt hierop neer:

Zoolang de kiezers en de politieke partijen, waarin zij zijn ingedeeld, om de vier jaren uitspraak doen omtrent de richting, die 's lands beleid heeft te volgen, zal men niet kunnen beletten, dat ook het beleid omtrent 's lands weerkracht telkens wisseling ondergaat.

Oordeelt men daarentegen, dat een zaak als deze — en zij is niet de eenige — technisch in haar gevolgen niet kan worden overzien door de onontwikkelde kiezersmassa, dat 's lands blijvend algemeen belang hooger staat dan het dadelijke belang der partijen onder de kiezers, — dat het behoud van een Staat als zelfstandig nationaal lichaam ook in de toekomst voor alle burgers hooger beteekenis heeft dan het dadelijke voordeel eener bepaalde klasse, —: dan moet worden gebroken met het systeem om aan de politieke partijen elke vier jaar de uitspraak omtrent 's lands hoogste belangen in handen te geven.

Dan moet de leiding der zaken niet meer worden toevertrouwd aan partij-ministeries en partij-ministers, maar aan een blijvenden ministerraad, die boven de parlementaire partijen staat.

Daartoe ware evenwel een machtsverschuiving noodig, waarvan het twijfelachtig is, of wij ze zullen beleven.

Het is niet onmogelijk, dat onder het bezadigde Neder-

landsche volk reeds nu een meerderheid aanwezig is, die een Regeering boven de partijen, uit de beste onzer staatslieden van verschillende richting samengesteld, als voor ons land de meest heilzame beschouwt.

Maar de man, die met ijzeren bezem het parlement van de plaats der regeerende macht naar de plaats der controleerende macht terug drijft, is er niet.

En zoo zullen we ons moeten troosten met de toekomst.

En zullen ook permanente Ministers van Landsverdediging, met of zonder Defensieraad, voorhands een illusie blijven.

„Nieuwe Rott. Courant", Jan. 1907.

Volksgeest. — De Russische Generale Staf houdt in zijn Academie lezingen over den Russisch—Japanschen oorlog; die lezingen verschijnen in druk en zijn in 't Fransch vertaald: „comptes rendus publiés par le Rousskü Invalid de Conférences sur la guerre Russo—Japonaise, faites à l'Académie d'état-major Nicolas." In de eerste aflevering is opgenomen de vertaling van een artikel door den kolonel MARTINOV geschreven in Januari 1904, dus onmiddellijk vóór dat de oorlog uitbrak.

De vertaler heeft er een noot onder geplaatst, luidende: „On ne peut pas ne pas être frappé de ces paroles tristement prophétiques et si profondement vraies. Mais la Russie est elle, helas! le seul pays ou ces réflexions sont à leur place"?

Het schijnt mij nuttig voor ons Volk het artikel MARTINOV in 't Hollandsch over te zetten.

„Na eenige jaren te hebben gepraat over eeuwige vrede en ontwapening en na gedroomd te hebben van de verbroedering der volkeren en over menschenmin, staat Rusland thans voor het begin van een verschrikkelijken oorlog.

Nadat het Haagsche Hof van Arbitrage onmachtig bleek de vernietiging der Boeren, de wreede moorden op de Phillippijnen en de plundering van het ontwapende China te kunnen beletten, blijkt het ook thans onmachtig een gewapend conflict tusschen Rusland en Japan te voorkomen, dat, zooal niet morgen, dan toch al zeer spoedig zal uitbreken.

In dit zoo hoogst ernstig historisch oogenblik, is de pers der geheele wereld bezig met de wederzijdsche strijdkrachten te vergelijken. Maar een bij uitstek voorname factor, die den moreelen toestand van het leger raakt, blijft buiten beschouwing: de Volksgeest.

Het geheele Japansche volk van af den grootsten geleerde tot den laatsten proletariër, is bezield met een vaderlandslievende geestdrift. De grootheid en de voorspoed van het vaderland zijn de idealen van elk Japanner, idealen, waarbij alle persoonlijke belangen achter staan. In Japan, waar iedereen lager onderwijs geniet, weet iedereen, dat voor de politieke zoo goed als economische ontwikkeling van het land, nieuwe landstreken noodig zijn, die slechts door verovering zijn te krijgen. Het spreekt van zelf, dat bij dit bewustzijn het leger buitengewoon

populair is, daar het de beginselen van het gouvernement vertolkt en het werktuig is om de nationale wenschen te vervullen. Reeds op de lagere school, bij de vaderlandsche geschiedenis, dwingt men het kind den roem der Japansche heldendaden uit de oorlogen te bewonderen. Van af het spreekgestoelte van de inrichtingen van hooger onderwijs, hoort de jonge man een gezond en nationaal egoïsme verkondigen in plaats van hersenschimmige cosmopolitische beginselen. De komst onder de wapenen is noch voor den jongen Japanner, noch voor zijn familie een verdriet: het is hem een vreugde. Eenmaal in dienst erft hij van de anderen den eerbied voor de uniform van het land. De belooningen in het leger verkregen, worden in de burgerlijke maatschappij geëerd. Men bouwt tempels voor hen, die in den slag zijn gevallen en men wijdt hen dagen van nationalen rouw; hun familie wordt in 't bijzonder geacht.

De uiting van liefde en algemeen vertrouwen, die het Japansche leger in tijd van vrede ontvangt, sterkt het moreel er van in de ernstige dagen van een oorlog.

En wat zien wij in Rusland?

Terwijl de politiek der meest beschaafde Staten zich steeds meer en meer beijvert tot opheffing van het volk, terwijl in het Westen de universiteiten (b.v. in Duitschland) de dragers zijn van den volksgeest, wordt in ons half beschaafde Rusland van den kansel, in de litteratuur en door de pers stelselmatig verkondigd, dat het nationalisme niet meer van dezen tijd is; dat vaderlandsliefde geen eigenschap meer behoeft te zijn van het ontwikkelde deel van het volk, dat de geheele menschheid moet liefhebben; dat de oorlog een overblijfsel uit den barbaren tijd is en dat 't leger de voornaamste hinderpaal is van de volksontwikkeling, enz.

Van uit het midden der universiteiten, van uit de kringen der geletterden, van uit de bureelen der uitgevers, dringen deze beginselen door alle lagen van de Russische samenleving, beginselen. die elke regeeringsvorm, autocratisch of republikeinsch, onmogelijk maken en 't gevolg is dat de onnoozele, die ze aanhangt, zich daardoor rekent tot het vooruitstrevende, ontwikkelde deel van het volk te behooren.

De noodzakelijke gevolgen van deze tegen de samenleving gekeerde denkbeelden zijn een geringschatting van elk wapenfeit en de verachting voor den dienstplicht als een domme en schadelijke instelling.

Reeds zoover is men gekomen, dat deze meeningen wortel hebben geschoten in die kringen, die nauw met het leger zijn verbonden, zooals onze oude adel. Het is nog niet lang geleden, dat in een vergadering van den adel, toen de oprichting eener cadettenschool aan de orde was, een edelman verklaarde dat Rusland geen behoefte meer had aan kanonnenvleesch en een ander het voornemen uitte geen cent meer te willen geven om te leeren „menschen te vermoorden.”

Zulke beginselen bij het ontwikkelde deel van het volk ten opzichte van het leger, hebben een zeer ongunstigen invloed uitgeoefend op het officierskòrps, hoewel de groote massa van het volk allengs meer onder den invloed van het tolstoïsme komt; de Russische soldaat is er nog niet door aangetast. (We zetten een ?).

De publieke opinie is tegenwoordig een niet te schatten kracht. Inderdaad is zij het, en niemand anders, die beloont en afkeurt, want rang en onderscheiding krijgen eerst waarde door de achting der medeburgers.

Uit het vorenstaande blijkt duidelijk, dat de volksgeest, hier beschreven, bij het officierskorps den lust fnuikt zich ernstig voor zijn roeping te interesseeren, het militair bewustzijn verzwakt evengoed als den ijver om zich voor het belang van de gemeenschap op te offeren.

Als men deze treurige dingen beziet, komt men er onwillekeurig toe te denken, dat voor een radicale genezing Rusland een nieuw treurjaar als 1812 noodig heeft, opdat het levende geslacht door de eigen ellende de werkelijke waarde zal leeren kennen der hen voorgepreekte utopieën.

Als dan voor ons het uur voor de beslissende worsteling zal slaan, zal het Japansche leger uittrekken, vergezeld van de uitbundige geestdrift van het geheele volk, van de aanzienlijksten tot de nederigsten. Het Russische leger daarentegen gevoelt dat het achter zich heeft zekere onverschilligheid, zoo al geen geringschatting van onze „intellectuels d'avant-garde" en van hetgeen door hen wordt verfoeid.

Hierin bestaat naar mijne meening de werkelijke, eigenlijke kracht van Japan en de zwakheid van Rusland."

„Wachter, wat is er van den nacht", zou men naar aanleiding van het bovenstaande bij ons te lande mogen vragen. Hoe staan wij met onzen volksgeest; welke plaats neemt bij ons het leger in de gemeenschap in; worden bij ons een krachtig volk en een gezonde geest voldoende aangekweekt, hechten wij genoeg waarde aan ons voortbestaan als zelfstandig volk, zijn wij bereid te offeren wat noodig is, worden bij ons niet theorieën verkondigd aan het geheele volk, die het moeten verzwakken en ontzenuwen, die het doen twijfelen aan eenige eigen kracht, die het nuttelooze, domme en geestdoodende aanpreeken van het verblijf onder de wapenen, die het leger noemen niet de tuchtschool der natie, maar een instelling die duizende handen aan een veel nuttiger arbeid onttrekt, die met allerlei schoonklinkende en holle phrasen een minimalen oefentijd als ruim voldoende aanprijzen omdat buiten het leger het oorlogshandwerk kan worden geleerd, terwijl toch juist buiten het leger zooveel lauwheid en gemakzucht om den voorrang strijden met luchthartigheid en gebrek aan ernst. Wat zal ons volk eenmaal aan zijn leger medegeven?

J. H. van der Hegge Zijnen,

Den Haag, Jan. 1907. Kapt. adjt. Gren. en Jagers.

„De Nieuwe Ct." van 12 Jan. en volgende dagen.

(*Indrukken, ontleend aan de Marinebegrooting*). *Onze Marine.*

I

Wij hadden gehoopt en verwacht, dat het nieuwe pantserschip zou worden verworpen; gehoopt, omdat de thans gevallen beslissing ons, naar onze innige overtuiging, weder voor jaren voert in den verkeerden koers; verwacht, wegens de krachtige strooming tegen pantserschepen, die zich had doen gevoelen in de geheele pers.

Wij hebben de kracht van die strooming wellicht overschat — immers men gelooft zoo gaarne, wat men hoopt — door de Kamer werd zij onderschat, dat staat thans bij ons vast. Doch niet door de Kamer in haar geheel, wel door haar meerderheid. De minderheid had aan die strooming wel haar aandacht geschonken, doch wendde haar aan voor afbrekende critiek. De heer HUGENHOLTZ sprak van een complete revolutie in de pers, een ander van een ware vloedgolf. Als zeeman voelen wij meer voor het laatste beeld, doch beide sprekers hadden het bij het rechte eind. Een strooming voor een marine zonder pantserschepen bestond reeds lang, doch plotseling wies zij tot een vloedgolf, overstroomde het meerendeel der jongeren, sleurde mee een deel der ouderen, verbreidde zich over de Pers, doch bij de Volksvertegenwoordiging hield zij stand. Want wel was de strijd warm in de Kamer, doch het ging niet om pantserschip [1]) of torpedoboot [2]), maar om de Marine er òp of er ònder; en de Marine hield zich staande. Zij bleef overeind en wij althans hebben er nieuwe kracht uit geput na jaren van moedeloosheid. Het wachtwoord was gegeven, waarop zoo lang werd gewacht: de meerderheid der Kamer wenschte dat de Marine zou leven. Maar tegelijk bleek het: de vrijzinnig-democraten wenschten haar den hongerdood; dat zij dit wilden geloofden wij sinds lang, niettegenstaande hun wensch naar een marineparagraaf. Maar de 17de December heeft het ons bewezen door hun gebrek aan ernst en door het nalaten van een daad. Ware het hun ernst geweest met de hervorming der Marine, dan hadden wij van minstens één hunner verwacht een meer nauwgezette studie van dit nationale vraagstuk. Aan goede krachten heeft het deze Kamerfractie immers nooit ontbroken! Terecht sloeg de minister munt uit hun critiek, — terecht verwees hij de Kamer naar een artikel in de XXe Eeuw.

Maar ziet nu kwam in 't wederantwoord een argument, maar 't kwam te elfder ure. De journalistieke schaar deed haar werk. Zij knipte in den „Temps" en 't argument was daar en

1) Wanneer wij hier spreken van »pantserschip", dan bedoelen wij het stelsel van een vloot, bestaande uit pantserschepen en torpedobooten.

2) Met »torpedoboot" bedoelen wij het stelsel: uitsluitend torpedovaartuigen.

wat meer zegt — het argument was goed. De repliek was handig. Maar niet om de handigheid was het hier te doen, doch om het heil van de Marine. Dat was in betere handen bij den heer TALMA, aan hem straks ons compliment. De argumenten ontbraken ook aan hem, maar de verdediger, die zich handhaaft zonder wapens heeft de eer; den aanvaller, die zijn wapens thuis laat, treft de nederlaag. Ernst ontbrak den vrijzinnig-democraten bij de voorbereiding van het debat, ernst ontbrak hun in de Kamer, spot en gelach hadden daar bij hen den boventoon. De oorzaak moge onschuldig zijn geweest, de uitwerking was niet onschuldig. De minister had onaangename oogenblikken, maar zijn pantserschip raakte uit het gedrang. Zij, die nog weifelden, werden misschien onbewust gewonnen door hun gevoel voor orde en goede manieren.

Bij gebrek aan argumenten, had ook bij de vrijzinnig-democraten de wil getoond kunnen worden door een daad. Ware het hun werkelijk ernst geweest met hun marineparagraaf, dan hadden wij die van hen verwacht. En die daad had dan moeten zijn, geen amendement om de gelden voor het pantserschip van de begrooting af te voeren, maar een amendement, waarbij het uitgetrokken bedrag, zij het dan ook een weinig gewijzigd, om aan den vorm te voldoen, in zijn geheel bestemd werd voor den aanbouw van torpedobooten en destroyers. Dat de vrijzinnig-democraten dit nalieten, zegt ons genoeg. En veel gemakkelijker was de verdediging hiervan geweest, als van de motie TALMA; immers de hier bedoelde vaartuigen konden direct op stapel worden gezet, het pantserschip voor Indië niet.

Of moest inderdaad het laten van fondsen voor eenige torpedobooten op de begrooting, gelden voor een daad? Dan is ons antwoord: beter niets dan deze aalmoes. Dan voelen wij meer nog voor het standpunt der sociaal-democraten met hun „geen man geen cent."

Wat de heer THOMSON vermeldde, zal velen tot nadenken stemmen, overtuigd van zijn goede bedoeling, zijn wij hem dankbaar, al was de vorm ons niet sympathiek.

Nog bracht men DE RUYTER in het debat en ook den landvoogd van Oost-Indië. Hem geeft DE RUYTER hier ons antwoord:

„Waar de Heeren Staten hun vlag wagen, wagen wij ons leven."

Indien wij het nutteloos wagen ligt het aan de heeren Staten of — aan het beleid.

II.

Wij hebben geloofd in onze Marine voor tientallen van jaren. Voor jaren verloren wij dat geloof. Daarover te schrijven zou vullen kolommen druks. Bittere gedachten wellen bij ons op nu wij daaraan denken, doch wij zullen ze terugdringen. Slechts de hoop bleef ons over, de hoop op betere dagen. En toen

kwam de 17de December en gaf ons ook het geloof terug; ons geloof in de toekomst der Marine en ons vertrouwen in de Staten.

Nadrukkelijker kon het ons niet worden beduid op dien gedenkwaardigen dag: de Staten wenschten aan de Marine de middelen niet te onthouden om haar taak te vervullen. En dat het zoo nadrukkelijk uitkwam, dat danken wij den heer TALMA; o.i. is dat zijn verdienste. Actie was er in heel de Kamer, een en al actie was de heer TALMA. En zijn actie had succes, daarvoor hem hier ons compliment.

Ons compliment en onzen dank. Want zouden wij niet danken hem, die ons teruggaf het vertrouwen, het geloof in eigen zaak? De Marine kwam zegevierend uit den strijd en met haar het pantserschip. De Kamer hield ermee hoog de eer van Nederland, de Marine er mee hooghouden de eer van Neerlands vlag.

Onmiskenbaar was voor ons de bedoeling van de meerderheid der Kamer, doch even duidelijk, dat zij in de uitvoering heeft misgetast. En wanneer wij ons afvragen: wat mag wel de oorzaak zijn, dat zij zóó kon mistasten, dan denken wij het ons als volgt:

Tusschen de Kamerleden en de officieren bestaat geen vertrouwen. Daarvoor is aanleiding. Maar àl te dikwijls worden inlichtingen, gegeven in 't belang der Marine, aangewend voor politiek gedoe. En wij wenschen te blijven buiten de politiek. Ook wij weigerden tot nu toe inlichtingen te geven, uit vrees, dat onze argumenten zouden worden dienstbaar gemaakt aan belangen, vreemd aan die der Marine. Sommigen, minder terughoudend van aard, hoorden hun argumenten, vermengd met die van anderen; te zamen vormden zij een valsch accoord. Nog erger wordt het, als men ook de namen dooreen gaat mengen, als men zijn naam hoort noemen, met namen van verdacht allooi; namen, die onmiddellijk doen denken aan lage wraak voor gerechte straf.

Het was woelig in de Kamer bij de behandeling der begrooting; men luisterde nauwelijks naar de sprekers, ook niet naar den Minister. Het leek wel, alsof men den Minister was vergeten. En toen men Zijne Excellentie eerst recht vergeten was, sloeg hij zijn slag. De Minister kreeg zijn schip, en nam nog wat meer. Behalve de heer VAN KARNEBEEK hadden blijkbaar ook de vrijzinnig-democraten hem daartoe geïnspireerd.

Het pantserschip behaalde de zegepraal, doch de zege droeg het kenmerk van verval. Wij zullen trachten aan te toonen, dat met dezelfde middelen onze weerbaarheid ter zee beter kan zijn zonder pantserschepen en daartoe een stelsel, waarbij hoofdzakelijk torpedovaartuigen worden aangewend, inleiden [3]).

---

[3]) Als wij hier spreken van »inleiden", dan bedoelen wij »nogmaals inleiden." Het werd reeds jaren geleden ingeleid. Ons komt daarvan de eer allerminst toe, — wij behoorden toen nog tot de weifelaars.

III.

Toen wij jong waren, droomden wij van een vloot, om daarmee de Engelschen te verslaan. Reeds na onze eerste reis wisten wij, dat dit zoo maar niet ging. Het lag aan de Kamer — zeide men algemeen — die stond ons geen voldoende geldmiddelen toe. Wij hebben dat geloofd en konden dat te eerder gelooven, omdat werkelijk de uitgaven voor de Marine per hoofd — gelet op ons groot koloniaal bezit — niet overdreven zijn en toch altijd heftig bestreden worden. Maar ook begrepen wij, dat ons land te verdedigen tegen een groote mogendheid niet zou gaan. Toen begonnen wij na te gaan, wat men dan wèl van ons verlangde, doch wij verkregen daaromtrent weinig licht. Wel lazen wij reeds in de Memorie van Toelichting op de begrooting van 1897, als de taak van de Marine onder a:

„handhaving onzer neutraliteit" — doch er volgde een b en c. —

b luidde: het zoolang mogelijk open houden der communicatie over zee tusschen het buitenland en onze havens en het daarna bemoeilijken van een blokkade onzer kust;

c. het zooveel mogelijk steunen van de landmacht bij het verdedigen van de kust tegen een landing, het samenwerken met de landmacht tot het verdedigen onzer toegangen uit zee naar de vesting Holland, zoomede voor de accessen te water over onze rivieren, plassen en inundatiën.

Kenmerkend was toen reeds, dat a kortweg was geformuleerd, doch b en c werden verzwakt door „zoolang mogelijk" en „zooveel mogelijk."

De ontwerper zelf voelde wel, dat een afdoende verdediging eigenlijk niet ging, en toch was toen de verhouding tusschen de in onze koloniën te verwachten vreemde schepen en de onze minder hopeloos dan thans. Wij waren toen voorstander van de voorgestelde pantserschepen, omdat de onderzeeboot nog in haar eerste kindsheid was en dus daarop nog niet viel te rekenen. Maar waarom dan die b en c? De toelichting van a geeft ons het antwoord: de handhaving onzer neutraliteit was geen oorlogshandeling en daarom voor velen als argument voor de instandhouding eener Marine niet genoeg.

Maar — vroegen wij toen — willen wij dan oorlog, of willen wij den oorlog voorkomen? Is het laatste ons niet genoeg, ten minste als stelsel?

En van verschillende zijden werd ons geantwoord: „alleen te spreken van handhaving der neutraliteit ware al te naïef; immers voor zulk een negatief doel zou de Volksvertegenwoordiging geen gelden toestaan!"

Dat doel is niet negatief, het is de eerste en eenige vervulbare plicht voor een klein volk en de gereedheid daarvoor kan ons in honderden gevallen redden van een wissen ondergang.

Wij dachten dit toen en schrijven het thans.

En als wij weifelaars bleven, dan was het niet, omdat wij dit niet begrepen. Neen, het hinkende stelsel bleef gehandhaafd, vele jaren lang, en halfheid was het noodzakelijke gevolg. Weinig vertrouwen hadden wij daarbij in onze Volksvertegenwoordiging, want werkelijk hebben wij geloofd, dat zij de noodige middelen niet zou verschaffen, als eerlijk hun de zaak werd blootgelegd. Maar ook op technisch gebied bleven wij weifelaars. De slagschepen der groote mogendheden werden grooter en grooter, meer en meer verzonken onze pantserschepen erbij in het niet. Toen kwam de Russisch-Japansche oorlog en als gevolg daarvan nog grootere slagschepen bij de groote Rijken en het werd ons duidelijk: daartegen konden wij met onze scheepjes niet meer op. Maar tevens bleek het ons, welk een geducht wapen voor een kleine mogendheid overblijft in mijnen.

Doch wij leven snel en snel ontwikkelt zich de rustelooze techniek: de onderzeeboot, lang in een stadium van kindsheid, toonde haar deugdelijkheid. Wel is zij ook thans bij lange na niet volmaakt, maar bij de Engelsche en Fransche manoeuvres toonde zij te zijn: een uitstekend oorlogswapen. De krachtig voortgezette aanbouw van onderzeebooten in beide landen, bewijst ons nog meer dan de vele artikelen in de tijdschriften. Zoowel het een als het ander gaf ons de zekerheid, dat onze neutraliteit, hier te lande evenals in O.-I. was te handhaven zonder pantserschepen. En toen de 17de December ons ook de zekerheid gaf, dat onze Volksvertegenwoordiging de middelen zou toestaan, om de Marine op te beuren uit haar verval, toen hebben wij afgerekend met alle moedeloosheid.

IV.

Voor de handhaving onzer neutraliteit, zoowel hier te lande als in O.-I., achten wij noodig:

a. Kustversterkingen.

b. Een goed mijnenstelsel.

c. Voor optreden bij nacht: torpedobooten en destroyers.

d. Voor optreden overdag: onderzeebooten, waaronder submersibles.

e. Vaartuigen bewapend met licht geschut (anti-torpedogeschut). Kortheidshalve zullen wij in ons betoog met „onderzeeboot" aanduiden, de booten met een kleine werkingssfeer, en met „submersible" de o. z. booten met een groote werkingssfeer; in werkelijkheid is het onderscheid van veel samengestelder aard. Evenzoo willen wij kortheidshalve het woord „destroyer" aanwenden inplaats van volzee-torpedoboot.

a. Over het nut van goede kustversterkingen is iedereen het eens. Doch met nadruk wenschen wij op den voorgrond te stellen: de noodzakelijkheid van overdracht der kustversterkingen aan de Marine en wel die, behoorende tot de stelling van den Helder, benevens de forten ter verdediging van de haven van IJmuiden en van den Nieuwen Waterweg.

De vesting Hellevoetsluis wenschen wij op te doeken; daarover later meer.

Zonder de overdracht van deze forten lijkt ons het scheppen van gezonde toestanden bepaald onmogelijk en wanneer wij dit zoo nadrukkelijk vooropstellen, dan doen wij dit allerminst uit wantrouwen in het personeel, dat ze thans beheert.

Bij Landmacht en Marine beide treft men goede en slechte elementen aan en — het zij hier met overtuiging gezegd: bij beide hebben de goede verreweg de overhand.

Maar de kustversterkingen hooren bij de Marine, logisch en organiek.

Logisch: omdat wel niemand zal kunnen tegenspreken — en het wordt ook door bekwame artilleristen der landmacht erkend — dat de beste appreciatie van de manoeuvres des vijands wordt verkregen door veelvuldig varen in de zeegaten en den voortdurenden omgang met een schip.

Organiek: omdat de taak der Marine, zooals wij en vele anderen die denken, voor drie kwart is gelegen in onze koloniën en voor één-kwart in ons land. En waar wij van die Marine moeten eischen, dat zij bezield is met frisschen geest, [1]) daar mogen wij geen toestanden scheppen, die met de instandhouding daarvan onvereenigbaar zijn.

Het verblijf in Nederland zullen wij dus moeten rekken, doch dit rekken mag allerminst geschieden in lediggang of bezighouderij. Neen, uitbreiding der Marine over de kustbatterijen is daarvoor absoluut noodzakelijk.

Het argument, dat wij anders nooit komen tot gezonde toestanden, dat het steeds tobben zal blijven is o. i. reeds afdoende, doch wij hebben er nog een van zeer klemmenden aard. Sedert tal van jaren zijn de kustversterkingen in deplorabelen toestand; wij kunnen dat gerust zeggen, want geen buitenlander die er belang bij heeft, is daarvan onkundig. Kon men het ons maar tegenspreken! Ook daarvan willen wij het departement van Oorlog geen verwijt maken, immers had men daar te kampen met zorgen van even nijpenden aard! Maar in dien tijd werden millioenen aan schepen uitgegeven, niet enkel voor de verdediging van O.-I., ook voor onze eigen defensie. Wij willen ons niet scharen aan de zijde van hen, die deze uitgaven beschouwen als geheel nutteloos besteed te zijn, doch — zoo vragen wij, — zou, bij beheer van kustversterkingen en schepen in één hand, het wel ooit bij iemand zijn opgekomen, eerst schepen te bouwen, en dan de kustversterkingen te brengen op de hoogte van hun tijd? Zou men in staat geweest zijn het paard achter den wagen te spannen? Wij voor ons gelooven dat niet. Het is met weemoed, dat wij bedenken, in hoeveel gunstiger condities wij nu zouden kunnen zijn voor dezelfde kosten.

---

[1]) Men heeft indertijd een proef genomen met een afzonderlijke marine voor Nederland en O.-I. De z.g. koloniale marine was een jammerlijk fiasco, omdat de goede geest ten eenenmale ontbrak. Een herhaling van deze proef achten wij uitgesloten.

De negatieve resultaten van het overleg tusschen de beide Departementen sedert tal van jaren hebben velen de oplossing doen zoeken in één ministerie van defensie. Wij voor ons gelooven, dat afzonderlijke ministers, wat Marine betreft, ook met het oog op de koloniën, de eerste jaren de handen vol zullen hebben, vooral als het werkelijk ernst wordt met de hervormingen.

Zoodra er eenheid zal zijn gekomen in 't beheer van de gelden voor de weerbaarheid aan de zeezijde, zouden wij de kustbatterijen krachtig onderhanden willen nemen, want deze zoozeer verwaarloosde tak van dienst vergt de volle aandacht. En daarbij zullen wij niet kunnen volstaan met oplappen en plaatsen van afgedankt marinegeschut. Willen wij het in de toekomst doen zonder pantserschepen, dan kunnen alleen uitstekende kustbatterijen met vérdragend geschut ons den vijand van het lijf houden.

En niet alleen voor de verdediging van ons land, ook voor O.-Indië geldt het bovenstaande. In ons land is Den Helder de uitvalshaven voor de torpedovloot bij uitnemendheid, al wenschen wij een gedeelte van die vloot te leggen in de zuidelijke vaarwaters. In O. I. zullen wij ons met de kustversterkingen moeten beperken tot Batavia, Soerabaja, Padang en Sabang.

b. Mijnenstelsels zijn er vele. Tal van uitvinders loopen er mee te koop en in hun verbeelding vliegen er heele vloten mee in de lucht. Doch geen dier mijnen is volmaakt, maar ook de door andere naties aangenomen mijnen zijn dat niet; rusteloos zijn de daarmede belaste officieren bezig om de zwakke punten op te sporen en de moeilijkheden te overwinnen. Zoo zal het ook bij ons moeten gaan. De Russisch-Japansche oorlog heeft aangetoond, welk een geducht wapen men in mijnen kan bezitten. Dat had men ook bij ons reeds ingezien. Eenige mijnenstelsels zijn nauwgezet door officieren onzer Marine beproefd, zoodat een spoedige beslissing waarschijnlijk lijkt.

Wij kunnen dus volstaan met te betoogen, dat naar onze overtuiging onmiddellijke aanschaffing van een groot aantal mijnen, zoowel voor Nederland als voor O.-Indië, een gebiedende eisch is. En met mijnen zullen wij noodig hebben schepen om mijnen te leggen. Wij achten ons niet bevoegd te beoordeelen, welke schepen daarvoor het meest geschikt zijn, daarvoor ontbreken ons de gegevens.

Het lijkt ons echter zeer waarschijnlijk, dat daarvoor in Nederland uit de kruisers type „Holland" en de kanonneerbooten, en in Indië uit de kruisers type „Holland" en de flottielje-vaartuigen een keuze kan worden gedaan. Ten overvloede willen wij hier nog aanstippen, dat de overgang van den torpedodienst der Landmacht naar de Marine een logisch gevolg is van de boven ontwikkelde denkbeelden.

c. Wij zijn thans genaderd tot het kardinale punt: n.l.

welke rol in onze Marine aan de torpedoboot moet worden toebedeeld. Wij zeiden het reeds: zoowel voor Nederland als voor O.-Indië zijn wij bekeerd tot beslisten voorstander van een vloot uitsluitend bestaande uit torpedovaartuigen. Die torpedovaartuigen zullen voor gebruik bij nacht moeten bestaan in torpedobooten en destroyers, voor gebruik bij dag in onderzeebooten en submersibles.

In het vlootplan van den Minister van Marine vindt men voor den dienst in de koloniën opgenomen 6 torpedoboot-vernielers of volzee-torpedobooten, kortheidshalve willen wij, zooals wij reeds zeiden, den Engelschen naam gebruiken.

Destroyers en pantserschepen zijn ten allen tijde geslagen vijanden geweest. Wel werd de destroyer oorspronkelijk gebouwd als tegenstander van de torpedoboot — vandaar de naam torpedobootjager — doch al spoedig bleken de torpedobooten te kort te schieten voor hun taak in volle zee en namen de volzee-torpedobooten en destroyers deze over. Zoo geschiedde het bij de manoeuvres, zoo geschiedde het in den Russisch-Japanschen oorlog. Vele der Russische pantserschepen kwamen er door op den bodem der zee. En ook bij ons waren het geslagen vijanden, doch op papier — bij ons zegevierde het pantserschip.

Wanneer de destroyer nog niet zijne intrede deed bij onze Marine, dan is het pantserschip daarvan de schuld. Door het najagen van het onbereikbare bleef het bereikbare van de baan. Immers, de poging om een pantserschip te verkrijgen, slechts eenigszins voldoend aan wat moest worden verlangd, verslond alle geldmiddelen. En alles, wat daarmee werd bereikt, was een klein vlootje, dat in het niet verzinkt tegen bijna iederen te verwachten vijand en dat in weinige uren zal moeten worden opgeofferd bij gebrek aan snelheid en geschut.

Wij plaatsen hier snelheid voorop, want geschut ontbreekt ook den destroyers — het anti-torpedobootgeschut hier buiten beschouwing gelaten — maar waar het gebrek aan snelheid de kleine pantserscheepjes vóórbeschikt voor een korten doodstrijd en dus voor den vijand een zeer kortstondig gevaar zijn, daar kan de destroyer overdag ontsnappen om des 's nachts te strijden en wel met kans op succes.

Het is hier de plaats, om met nadruk voorop te stellen, dat, wat wij hier hebben gezegd, in de eerste plaats geldt voor Oost-Indië, want, kunnen de pantserscheepjes in Nederland — gegeven den korten afstand — in vele gevallen nog bescherming zoeken tegen een overmachtigen vijand bij de forten van den Helder of binnenloopen in een andere haven, in Oost-Indië rest hier slechts, zich ten doode te wijden. Waar wij ons stelsel baseerden op handhaving der neutraliteit, willen wij gaarne erkennen, dat daarvoor onze pantserschepen, mits tijdig versterkomt uit Nederland en mits het geheel goed is georganiuttige diensten kunnen bewijzen.

is dus onze taak aan te toonen, dat wij nòg méér bben aan destroyers en onderzeebooten. Wij willen hier

niet vervallen in maar al te gemakkelijk op te maken vlootprogramma's, die terecht elders werden veroordeeld, immers de Regeering alleen beschikt over de noodige gegevens voor het opmaken daarvan. Wij willen ons bepalen tot het strijden, met vaste overtuiging, voor het eenige type oorlogsschip dat, niet kreupel geslagen door gebrek aan geldmiddelen en vele andere eischen, — in zijn vollen groei voor ons bereikbaar is, dus niet gaat boven onze draagkracht. Wij voeren den strijd tegen het onbereikbare om het bereikbare te verkrijgen. Om ons betoog duidelijk te maken, moeten wij echter vervallen in eenige rekensommetjes, waarvoor wij het vlootplan in de Marinebegrooting ontwikkeld, als grondslag zullen nemen. In dit vlootplan vinden wij onder a.: voor Nederland 4 pantserschepen, per schip 4,5 = 18 millioen, terwijl onder b. torpedobootvernielers voorkomen à 0.7 millioen. Voor de 4 pantserschepen zouden wij dus kunnen bouwen 25 vernielers. Voorts vinden wij onder: b. voor den dienst in de koloniën:

	per schip. mill.	mill.
4 pantserschepen	6.5	26
4 „	4.5	18
6 torpedoboootvernielers . .	0.7	4.2
15 torpedobooten	0.3	4.5
totaal. . . .		52.7

waarvoor dus zou kunnen worden aangeschaft $\frac{52.7}{0.7}$ = 75 destroyers.

Zoo verrassend is zelfs voor ons deze uitkomst, dat een oogenblik wij ons denken te behooren tot een zeemogendheid van hoogeren rang, en wij de kleinheid van ons land vergeten. Doch wij moeten bedenken, dat ook de destroyers van het vlootprogram in de klem zitten tusschen de kleine pantserschepen. Ook hier moest men zoo zuinig mogelijk zijn. Wij achten het noodig, telkens en telkens te herhalen dat wij ons niet weer tevreden kunnen stellen met een tusschensoort, wij zouden moeten hebben den allerbesten destroyer en snel willen volgen de voortschrijdende techniek. Zoodra een vreemde mogendheid betere vernielers aanschaft, wenschen wij ook de onze te verbeteren. Wij willen den destroyer die trotsch zijn vlag laat wapperen in 't gezicht van den vijand, die trotsch doorklieft de aanschietende golven, den destroyer die zijn man staat. Liever een klein aantal van de beste dan halfheid. Onze vernielers schatten wij met de gegevens, die wij vonden in de begrootingen van andere mogendheden op f 1,500,000 — onze submersibles op f 750,000.

Voor deze cijfers kunnen wij niet volkomen instaan, daarvoor zouden wij eerst gegevens moeten vragen aan de vreemde werven, die in deze soort vaartuigen specialiteit zijn — veel bezijden de werkelijkheid zullen zij echter niet zijn. Wij kunnen dus voor de 52.70 millioen aanschaffen 35 destroyers of 70 submersibles.

Aangezien wij handhaving van de neutraliteit op den voorgrond stellen, willen wij de meeste uitgaven aan destroyers besteden, omdat die overal ter plaatse kunnen zijn — onderzeebooten kunnen dat wegens hun geringere snelheid niet.

Voor de handhaving der neutraliteit wenschen wij 1 submersible te Sabang in station te leggen, 2 te Batavia, 2 te Soerabaja en 1 te Ambon, d.w.z. bij een eiland in de buurt van Ambon, waar zij zich verdekt kan opstellen. Ambon ligt veel te open en de baai kan te gemakkelijk worden afgezocht. Wanneer wij zeggen „station houden" dan bedoelen wij allerminst, dat de booten aan die plaatsen gebonden moeten zijn; integendeel, de submersibles van den bovengenoemden prijs hebben een groote werkingssfeer, zoodat zij den geheelen Archipel kunnen doorkruisen en dus overal kunnen worden verwacht. Zij hebben 450 à 500 ton waterverplaatsing en loopen boven water 12 mijl, ondergedoken 7 à 8 mijl. Wij willen alleen zeggen, dat wij ze, voordat ons eenige meerdere gegevens der vreemde vloten bereiken, ongeveer op de bovengenoemde wijze gereed willen houden en dat in de aangegeven plaatsen hun batterijen geladen moeten kunnen worden.

Ons rest nu nog een bedrag van 52.70 – (6 $\times$ 75.000) of 48.2 millioen. Hiervoor kunnen wij dus aanschaffen 32 destroyers [1]).

Met opzet hebben wij voor den dienst in de koloniën ook beschikt over de gelden, in het vlootprogram uitgetrokken, voor 15 torpedobooten type „Ophir", omdat wij deze torpedobooten voor alle andere diensten dan de verdediging van havens, ten eenenmale ongeschikt achten. Met andere woorden: wij achten ze geschikt en zeer geschikt zelfs, om uitvallen te doen uit onze havens, doch voor alle andere diensten achten wij ze onbruikbaar.

Wanneer wij ons afvragen, hoe is men er toe gekomen, deze booten te willen bestemmen voor kruisen en meevaren met eskaders? dan is weder ons antwoord: het pantserschip is hiervan de schuld, het kleine pantserschip, dat alle fondsen verslindt en ook hier weer een oplossing doet zoeken, die niemand zal kunnen voldoen. Met de „Ophir's" wil men bereiken wat slechts met de volzee-torpedobooten bereikbaar is. Ook hier weer tracht men door nood gedrongen zich tevreden te stellen met een tusschensoort.

Wanneer wij de booten type „Ophir" onbruikbaar achten voor een verblijf van eenigen duur in- en voor aanwending uit volle zee, dan hebben wij niet in de eerste plaats het oog op onzeewaardigheid, ofschoon hun lichte constructie ook uit dat oogpunt geeft te denken. maar ons hoofdbezwaar is, dat reeds met betrekkelijk lage golven hun vaart verminderd wordt tot bene-

---

1) De wensch om zooveel mogelijk up to date te zijn, maakt ons een tegenstander van een leening, om de vloot uit haar verval op te beuren. Dan getroosten wij ons liever nog eenige jaren van onvoldoende weerbaarheid, al hebben wij reeds te lang gerekend op blind geluk.

den die des vijands; de aanvaller kan niet aanvallen, doch wordt aangevallen en wel verre van den vijand te kunnen torpilleeren, wordt de torpedoboot vernietigd door 's vijands geschut. En niet alleen in de Noordzee, maar ook (en misschien nog in meerdere mate) in de Javazee is dit het geval. Want, al mogen in die zee werkelijk hooge golven zeer weinig voorkomen, de omstandigheden, die wij hier op het oog hebben zijn regel, geen uitzondering. Het zijn de bijna altijd doorstaande moessonwinden, die een dergelijk type van torpedobooten en zelfs belangrijk grootere voor den aanval ongeschikt maken, terwijl zij (tenzij in de onmiddellijke nabijheid van een versterkte haven) een maar al te gemakkelijke prooi zullen worden voor vijandelijke destroyers. Is door het bovenstaande een dergelijke aanwending dezer booten o.i. al ten eenenmale veroordeeld, zoo willen wij er nog aan toevoegen, dat een eenigszins lang verblijf in zee op deze kleine vaartuigen, het personeel spoedig zóó zal afmatten, dat men er weinig of niets van zal kunnen verwachten; wie het niet gelooven wil, make zelf een reisje mee! Na een dergelijke afmattingskuur zal de boot, die in een haven klaar had moeten liggen, wachtende om bij de eerste gunstige gelegenheid, dus met kalmer zee, naar buiten te snellen en haar slag te slaan, afgewerkt zijn vóór haar tijd. Voor uitvalsdiensten achten wij deze booten en ook het iets kleinere type „Hydra", volkomen geschikt, vooral daar deze laatste booten bestemd zijn voor de verdediging van de toegangen tot Soerabaja. En ook buiten die zeegaten, zullen zij zeer goed zijn te gebruiken, doch slechts op die tijden van den dag, dat de moessonwinden minder krachtig doorstaan.

Aan de destroyer, of liever aan de volzee-torpedoboot wordt door ons in Oost-Indië de hoofdrol toegedacht.

De destroyer nam ook in den Russisch—Japanschen oorlog de taak over van de torpedoboot, wijl deze voor gebruik ver van de eigen havens daarin te kort schoot — door destroyers werd menig Russisch slagschip buiten gevecht gesteld en dat niettegenstaande het aantal treffers der torpedo's door de ongunstige omstandigheden gering was. De afmetingen van den destroyer, of de torpedoboot van diens grootte, zijn van dien aard, dat hij wat betreft vaartverlies door hakken in de zee, in niet veel ongunstiger condities is dan zijn vijand, hetzij pantserschip of kruiser. Ook is de verhouding tusschen vorm en afmetingen van de romp en de grootte der machine veel gunstiger bij dit type van vaartuigen dan bij de zooveel kleinere torpedoboot, waardoor een belangrijk grootere snelheid kan worden ontwikkeld. Ten slotte is ook de bewoonbaarheid heel wat beter, al zal ook van de opvarenden der destroyers in dat opzicht veel moeten worden gevergd.

Dat wij aan destroyers meer zullen hebben dan aan een vlootje van pantserschepen zullen wij straks trachten aan te toonen, wanneer wij onze vloot zullen aanwenden voor handhaving der neutraliteit, thans laten wij eerst het woord aan de onderzeeboot.

d. Onderzeebooten. — In de eerste plaats een woord gewijd aan onze eerste onderzeeboot en haar bemanning.

Wij wenschen haar voorspoed en geluk in haar moeilijke taak, want zonder geluk vaart niemand wel. Ook de bekwaamste bevelhebber moet kunnen rekenen op zijn goed gesternte. Eenig méér gevaar is er zonder twijfel bij den onderzeedienst, ofschoon dit tot zeer bescheiden afmetingen kan worden teruggebracht door bekwaamheid, handigheid en accuratesse. Maar nu zal wel iedereen toegeven, dat deze drie eigenschappen zich lang niet altijd in één persoon vereenigen en toch — dit is hier noodzakelijk. Daarom moeten de opvarenden behooren tot de allerbesten en — het zij hier in 't voorbijgaan gezegd — goed worden betaald. Gelukkig, de goede geest is bij de eerste onderzeeboot onzer Marine in ruime mate aanwezig en de boot zelf is in uitstekende conditie.

En mochten kleine ongevallen haar treffen, en men ook smalen gaan op dezen tak van dienst, dan zullen wij het onkruid trachten uit te wieden, dat onze eerste boot zou kunnen schaden in haar ontwikkeling.

Aan ondervinding, opgedaan door eigen officieren bestaat groote behoefte. Ook wij kunnen ons daardoor, wat de onderzeeboot betreft, slechts beroepen op tijdschriften, terwijl wij, wat torpedobooten aangaat, voortbouwende op eigen ervaring, ons licht konden opsteken bij onze eigen officieren, onze vroegere en tegenwoordige bevelhebbers der torpedovloot. — Doch wat wij in tijdschriften vinden is allerminst ontmoedigend. Men leze slechts de, ook door den heer MARCHANT bij de behandeling der Marinebegrooting aangehaalde artikels in den „Temps" van 21, 22 en 23 October 1906: „Les manoeuvres navales en 1906. Rapport de l'Amiral Fournier". Wel gaven ook deze stukken later aanleiding tot tegenspraak, maar niet om de kustverdedigers — dus onze pantserschepen — te verdedigen, maar omdat deze artikelen werden gebruikt als aanvalsmiddel om den bouw van slagschepen, schepen van 15.000—20.000 ton te voorkomen. Terecht kwam daar admiraal FOURNIER zelf tegen op, want Frankrijk heeft als groote mogendheid, àl of niet met andere verbonden, te strijden om het meesterschap ter zee.

Ook wij zouden gaarne de dagen van DE RUYTER terugzien, doch voor één zoo'n schip is het geheele bedrag onzer Marinebegrooting nauwelijks voldoende. De Franschen willen als wij, hun kusten verdedigen met kustversterkingen, mijnen en torpedobooten, doch hebben bovendien een vloot van slagschepen in de open zee. Wie daaromtrent licht verlangt, leze in de Fransche couranten, liefst in „le Journal officiel" de behandeling van de interpellatie in de Fransche Kamer November 1906 omtrent de voortzetting van den aanbouw van 6 slagschepen. Duidelijk wordt daar uiteengezet, nog wel door den Franschen Minister van Marine, hoe men zich voorstelt door kustversterkin-

gen en torpedovaartuigen de kusten te verdedigen, doch dat ook een vloot van slagschepen noodig is voor de open zee, met het oog op de communicatie met de zeer verspreid liggende koloniën.

Wij zullen in tijd van oorlog niet anders kunnen doen dan ons verdedigen en Nederland en Oost-Indië als twee afzonderlijke rijken moeten beschouwen.

Omtrent kleine pantserschepen zal men in bovengenoemde Kamerverslagen niets vinden. Zij worden eenvoudig doodgezwegen. Ook in Engeland zijn de resultaten met onderzeebooten zeer gunstig. Zoo lazen wij o.a. dat het aan de onderzeebooten gelukt is, onder een cordon van destroyers door te komen en de buitenliggende slagschepen met succes aan te vallen. En wanneer men ons zal toevoegen: de onderzeeboot heeft haar bewoonbaarheid in Oost-Indië nog niet bewezen, dan is ons antwoord:

De Fransche manoeuvres voor Algiers hadden plaats in Juli, welnu in Juli is het warmer in Algiers dan in Oost-Indië: het is er smoorheet. In de Middellandsche Zee is het minder warm, dan op den vasten wal, kan het wederantwoord zijn, volkomen juist, maar ook in Oost-Indië is het minder warm op het water, dan op het land. Is het dan noodig, dat wij, als wij een kanaal hebben overgezwommen, wederom bewijzen, dat wij zwemmen kunnen in een ander kanaal! Dat het warmer is op de onderzeeboot dan op de gewone torpedoboot, willen wij bovendien volstrekt niet toegeven, immers de stoomketels, een der voornaamste warmtebronnen, ontbreken hier, en de zon, die zoo venijnig kan branden op de huid van onze schepen, heeft veel minder vat op de onderzeeboot.

Het is benauwd in de onderzeeboot, in Nederland evenals in Oost-Indië, dat spreekt vanzelf; dikwijls kan niet worden geventileerd en in ondergedoken staat natuurlijk in 't geheel niet, maar — het werd ons van zeer bevoegde zijde verzekerd — al verdient luchtververversching natuurlijk de voorkeur, zoo kan toch ook luchtverplaatsing hier uitkomst geven en die luchtverplaatsing kunnen wij verkrijgen met electrische waaiers.

Ook in Nederland is 's winters de onderzeeboot geruimen tijd onbewoonbaar door de koude, doch ook daar is zij bewoonbaar te maken door electrische kachels.

Dat zich in den beginne moeilijkheden zullen voordoen bij zulk een samengesteld mecanisme, als de onderzeeboot is, willen wij niet tegenspreken, doch de kop werd reeds afgebeten door de Franschen en andere buitenlanders. En, zoo willen wij vragen, leveren onze groote schepen dan zulke treffende voorbeelden van voortdurende gereedheid voor den dienst?

Als een bewijs van de ontwikkeling der onderzeebooten lazen wij onlangs een bericht, overgenomen uit den „Matin", n.l. dat in Frankrijk 4 submersibles zullen worden gebouwd met een waterverplaatsing van 800 ton, een snelheid aan de oppervlakte van 15 mijl en een snelheid in ondergedoken staat

van 10 mijl, terwijl de werkingssfeer zal moeten zijn 2500 mijl, d. i. deze booten zullen bijna onzen geheelen Oost-Indischen Archipel zonder eenig hulpmiddel van Sabang tot Ambon kunnen doorkruisen.

Hoewel dergelijke berichten gewoonlijk met de noodige reserve moeten worden aanvaard, kan hier als bewijs van de juistheid gelden, dat het in alle bijzonderheden, behalve de tonnenmaat, die toen nog niet was vastgesteld, klopt met een verklaring van den Minister van Marine in November 1906 in de Fransche Kamer gedaan.

Maar is het dan noodig nog meer bewijzen aan te halen voor de bruikbaarheid van onderzeebooten, dan vragen wij: waarom brachten de Franschen, die reeds 39 [1]) onderzeebooten bezaten en er 30 in aanbouw hadden, er nog 20 in aanbouw in 1906?

Waarom hebben de Engelschen, die reeds 25 onderzeebooten hadden, terwijl nog 15 in aanbouw waren, in 1906 23 booten in aanbouw gebracht? Toch niet om vliegen te vangen! Neen, om hun vloten van slagschepen en kruisers los te maken van de kustverdediging.

Het eenige dat ons ontbreekt is ondervinding, opgedaan met eigen officieren, daarom moeten wij met de aanschaffing nog wat geduld hebben, tot wij die ondervinding hebben opgedaan.

c. Vaartuigen bewapend met lichte artillerie. — Met de kustversterkingen, mijnen en de torpedovloot willen wij de groote schepen van den vijand op afstand houden of hen treffen; thans rest ons de taak aan te toonen, hoe wij onze torpedovloot willen steunen, wanneer zij in geval van werkelijken oorlog wordt gebruikt. Sommige schrijvers wenschen daarvoor te bestemmen snelle kruisers. Ons lachen deze schepen evenzeer toe als de slagschepen van 20,000 ton, doch om dezelfde reden kunnen wij ze niet gebruiken. Wil men een werkelijk goeden kruiser, die in volle zee onze destroyers kan steunen, dan vervalt men dadelijk weer in hooge kosten van aanschaffing per schip. Weder wordt daardoor het leeuwenaandeel der uitgaven verslonden en wij gaan hinken op een anderen poot. In volle zee zullen onze destroyers zichzelf moeten helpen, doch de schepen, waarop wij hier het oog hebben, willen wij hoofdzakelijk gebruiken voor twee doeleinden en wel in de 1e plaats:

het terugdrijven van vijandelijke destroyers, die onze versterkte havens blokkeeren, teneinde onze torpedovloot in staat te stellen met zoo min mogelijk schade uit te loopen en

2e. het bijstaan van onze binnenkomende torpedovaartuigen, wanneer zij door een overmachtigen vijand worden nagejaagd.

Voor dit doel is ons oog gericht in Indië op de gouvernementsmarine en de schepen van de Kon. Ned. Paketvaart-

[1]) Eenige proefbooten buiten beschouwing gelaten.

maatschappij en in Nederland op de schepen der Maat-schappij Nederland, Rotterdamsche Lloyd enz. enz. en ook kleinere schepen der koopvaardijvloot en op de sleep-booten, zooals de „Hercules" en zooveel andere.

Deze schepen, welke bij handhaving der neutraliteit zoo noodig moeten dienen om kolenschepen, transportschepen enz. in het oog te houden of uit den Archipel te weren, wenschen wij geschikt te maken voor opstelling van licht geschut, dat echter alleen in tijd van oorlog en van tijd tot tijd voor oefening zal worden geplaatst.

Dit denkbeeld is allerminst nieuw, immers op groote schaal wordt het door de Engelschen en andere naties toegepast, doch met hun groote mailstoomers. Maar waar de Engelschen deze groote schepen bestemd hebben voor het najagen van handels-vaartuigen van de vijandelijke natie en voor aanvallen op een transportvloot, willen wij de zooveel kleinere schepen bestemmen voor het doel hierboven beschreven.

Aangezien de door ons bedoelde schepen niet over voldoende snelheid beschikken om de snelle kruisers van den vijand te ontloopen, zullen zij zich niet verder moeten wagen, dan mogelijk is, met het oog op een tijdigen terugkeer naar een versterkte haven.

De bemanning dezer schepen zal moeten zijn onze Marine-reserve. De Marinereserve heeft zich steeds meer uitgebreid over onze actieve vloot, wij achten dit minder gewenscht. Allerminst is dit om het personeel dier marinereserve, hun eigenschappen doen zeker niet onder voor de onze. Zij hebben geleerd aan te pakken in dikwijls zeer drukke betrekkingen, geleerd te varen in zeer moeilijke omstandigheden, gebonden als zij zijn aan tijden van aankomst, niettegenstaande mist en anderen tegenspoed. Wij willen hun geven de volle eer, die hun daarvoor toekomt en daarom die reserve tot haar volle recht doen komen. Waar zou ons dat beter kunnen gelukken, dan op hun eigen schepen? Immers, veel beter zullen zij zich daar op hun plaats gevoelen dan op de onze, die geheel van de hunne afwijken.

Op hun schepen is geen oefening met het schip meer noodig, daar zij er reeds jaren op varen en wat betreft de Kon. Paketvaart-maatschappij, wie zou beter de vaarwateren kennen in Indië dan haar officieren! Helaas, maar al te weinig hebben onze officieren in den laatsten tijd in Indië gevaren om met hen te kunnen concurreeren. Ook bij ons is de wil goed, ook wij zouden graag evenzoo thuis zijn in onze koloniën, maar zullen wij wel ooit zoover komen met ons pantservlootje!

Alleen de oefening met het licht geschut blijft voor de Marineserve over en dit zal terdege moeten worden aangepakt, voornamelijk zal dit moeten geschieden op oefeningsschepen, doch ook een enkele maal op hun eigen schip. Op deze Marine-reserve zullen wij trotsch zijn en zij zal trotsch kunnen zijn op haar taak. Want hoewel wij voorop hebben gesteld in welke

gevallen wij op haar moeten rekenen, zoo zal menig commandant van deze schepen — is eenmaal de nood aan den man — bewijzen nog heel wat meer te kunnen presteeren, daarvoor geeft onze vaderlandsche geschiedenis voldoenden waarborg. De hier geschetste taak moet o. i. de hoofdtaak zijn van onze Marinereserve, doch daarmee willen wij geenszins zeggen, dat zij van onze actieve vloot zou moeten verdwijnen, wel dat zij daar zeer belangrijk moet worden ingekrompen. Aangezien wij niet alle beschikbare schepen voor het boven beschreven doel noodig hebben, kan een keuze worden gedaan uit de beste.

V.

Wij hebben thans de door ons noodig geachte weermiddelen voor de verdediging aan de zeezijde besproken en willen nu nog enkele opmerkingen maken van algemeenen aard.

Wij zeiden reeds, dat wij Den Helder wilden maken tot versterkte haven voor onze uitvalsvloot en dat wij Hellevoetsluis als vesting willen opdoeken. Zooals de stelling nu is, is zij o. i. onverdedigbaar, de millioenen, die noodig zullen zijn, om haar in verdedigbaren staat te brengen, kunnen veel beter voor andere doeleinden gebruikt worden. Wel is het jammer, dat de Marine er in de laatste jaren tamelijk veel aan ten koste heeft gelegd, doch hier moeten wij zeggen: beter ten halve gekeerd, dan ten heele gedwaald. Wij wenschen de torpedovloot in de zuidelijke vaarwateren meer binnenwaarts te huisvesten op een veel gemakkelijker te verdedigen plaats. Waar dat precies zou moeten zijn, kunnen wij niet zoo maar in eens zeggen. De voorlichting van een staatscommissie zou hier noodig zijn, die, mits voorzien van het feu sacré, zal kunnen leiden tot een vlugge beslissing. Aangezien onze torpedovloot door deze verplaatsing te ver zou komen van haar oefeningsterrein, is toezegging van een uitstekend moederschip, voldoende aan hooge eischen wat bewoonbaarheid en allerlei hulpmiddelen betreft, bepaald noodzakelijk.

Amsterdam wenschen wij als werf van aanbouw te behouden. Deze werf zal echter geheel moeten worden gereorganiseerd, en in staat moeten zijn tot het bouwen van torpedobooten, destroyers, onderzeebooten en submersibles. Al wat daarvoor niet noodig is, kan worden opgeruimd, maar niet alleen inkrimping wenschen wij, ook uitbreiding. De werf is thans niet in staat, machines te bouwen, wij wenschen dit wel. Wanneer wij dit willen, dan is het niet alleen, om in tijd van nood over bekwaam personeel te kunnen beschikken, maar ook omdat de Minister van Marine zijn vrijheid moet behouden tegenover particuliere werven, al zouden wij ook dien werven zeker een deel van den aanbouw opgedragen willen zien. Het gaat toch waarlijk niet aan, dat de particuliere werven als een soort van trust haar voorwaarden kunnen stellen aan de regeering en den minister van Marine haar prijzen kunnen opdringen. En nu moge men zeggen: dan moet de Minister maar

in het buitenland laten bouwen, — in theorie is dat volkomen juist, in werkelijkheid ziet hij dan het aantal voorstemmers in de Volksvertegenwoordiging in bedenkelijke mate slinken. Nog een reden hebben wij en die is, dat onder eigen beheer goedkooper kan worden gebouwd, dan bij particulieren. Wij hebben vroeger het tegenovergestelde geloofd en wanneer wij ons thans afvragen, waarom wij het geloofden, dan blijven wij het antwoord schuldig. Het is ons zóó dikwijls verteld in en buiten de Kamer, dat wij het ten slotte geloofd hebben.

Ziedaar onze bekentenis. Want waar, zoo vragen wij, zouden bij aanbouw onder eigen beheer de winsten der aandeelhouders blijven, terwijl bovendien de inkomsten van de directeuren der particuliere werven veel hooger zijn dan de traktementen der ambtenaren van de Marinewerf. Wanneer men ons nu echter toevoegt: de Marinewerf wordt zooveel minder economisch beheerd, dan kunnen wij dat niet zoo dadelijk gelooven, doch in elk geval zou het slechts bewijzen, dat ook hier hervorming noodzakelijk is. In verband met de door ons ontwikkelde denkbeelden is deze noodzakelijk, maar bovendien is electrische drijfkracht, al of niet ontleend aan de electrische centrale der gemeente, o. i. een dringende eisch. In de eerste plaats hebben wij hier het oog op de onderzeebooten, die op deze wijze moeten worden geladen, doch tal van voordeelen dringen zich nog op den voorgrond: economisch beheer, electrische verlichting enz. En wanneer men ons afvraagt, waarom verplaatst men de werf niet naar Nieuwediep, dan zeggen wij: nog veel liever, indien dit mogelijk blijkt. Doch wij gelooven niet, dat daar de ruimte aanwezig is voor een behoorlijke mobilisatie onzer torpedovloot en tevens voor een werf van aanbouw. Als wij zeggen: wij gelooven niet, dan doen wij dat voorzichtigheidshalve, eigenlijk zouden wij moeten zeggen: de ruimte is er niet, tenzij de haven door de visschersvaartuigen geheel ontruimd wordt, doch die maatregel lijkt ons te kras.

Wat de werf te Willemsoord betreft, willen wij kort zijn. Ook hier is een electrische centrale een bepaalde vereischte, niet alleen voor de onderzeevloot, maar voor de geheele mobilisatie, zooals wij ons die denken. De geheele torpedovloot moet steeds in dienst zijn, dat staat bij ons vast. Bijna overal elders heeft men dat ingezien en ook bij ons is dat stelsel in voorbereiding. Een gedeelte moet in dienst zijn voor oefening, een ander met zeer verminderde bemanningen in dienst worden opgelegd.

De in reserve liggende vaartuigen moeten verlicht, ja somtijds ook verwarmd worden door de electrische centrale der werf. Zonder electrische centrale is een goede mobilisatie hoogst bezwaarlijk en zijn de moeilijkheden voor het in dienst houden van vaartuigen met een verminderde bemanning talrijk. De ruimte ontbreekt ons, om hier nader op in te gaan.

Gaan wij thans over tot onze koloniën in Oost-Indië. De veelbesproken vraag of het Departement van Marine in Indië

moet worden opgedoekt, wenschen wij al dadelijk ontkennend te beantwoorden. De gouverneur-generaal heeft zoowel in oorlogs- als in vredestijd een hooggeplaatst zeeofficier noodig, die hem ten allen tijde kan inlichten, omtrent vriend en vijand. Die autoriteit heeft noodig een kleinen staf, die hem kan inlichten over alle détails. Het marinevak is werkelijk niet zoo eenvoudig, dat één persoon steeds van alle onderdeelen op de hoogte kan zijn. Of nu het departement te Batavia moet blijven, of wel naar Soerabaja verplaatst moet worden en of het veel of weinig ingekrompen kan worden, weten wij niet. Oppervlakkig zouden wij zeggen, het moet zoo dicht mogelijk liggen bij de werf van Soerabaja, maar het is evengoed mogelijk, dat de verhouding tot den Landvoogd, of liever gezegd, de correspondentie met de Algemeene Secretarie, Batavia als standplaats nog gewenschter maakt. Dit zijn echter maar losse beschouwingen, want nogmaals gezegd, wij weten het niet. De werf in Soerabaja moet gedreven worden door een electrische centrale. Ook in andere deelen van den Archipel hebben de submersibles daaraan dringende behoefte. Daar kunnen zij echter geplaatst zijn, hetzij op den vasten wal, liefst binnen onze versterkte havens, hetzij op een moederschip.

De torpedovloot in Indië zal dringend behoefte hebben aan moederschepen en aan vaste steunpunten, die zóó moeten worden gekozen, dat zij voor den vijand moeilijk bereikbaar zijn. Hoeveel moederschepen en welke steunpunten kunnen wij niet zoo maar in eens uitmaken.

Maar wel willen wij hier aanstippen, dat de moederschepen goed moeten zijn geventileerd en het personeel, hetzij op een uitstekend bewoonbaar schip als bijv. „de Koning der Nederlanden", hetzij aan den wal gelegenheid moet hebben om te bekomen van de vermoeienis, die het gevolg is van den dienst op slecht bewoonbare torpedobooten en onderzeebooten, (destroyers en submersibles inbegrepen).

Nog een verklaring moet ons van het hart: wij zouden geducht het snoeimes willen zetten in de opleidingen. Dank zij de toewijding van commandanten en personeel groeien zij maar al te welig. Daarvan profiteert echter niet in de eerste plaats onze Marine, maar de burgermaatschappij, en hoewel dit laatste in de tegenwoordige omstandigheden voor velen onzer een groote troost is, dreigt de actieve Marine er door te worden verstikt.

Indien men ons nu afvraagt, hoeveel deze hervorming wel moet kosten, dan kunnen wij niet anders zeggen, dan dat het veel zal zijn. Elk, die het ernstig meent met hervormingen, zal tot de bekentenis komen dat men daarvoor door een zuren appel heen moet bijten. Welke directie van een fabriek zal de aanschaffing van nieuwerwetsche machines verdedigen met de verklaring, dat het aanschaffingsjaar zoo bijzonder voordeelig zal worden!

Met beleid zal met de geldmiddelen moeten worden omge-

sprongen, dat spreekt vanzelf. In Nederland, waar het gevaar voor oorlog minder dreigend is, zullen wij het een tijd lang moeten doen met onvoldoende weerbaarheid. In Indië zullen wij echter al onze krachten moeten inspannen. Want pas zijn wij den dans ontsprongen en is het gevaar dat door den Russisch-Japanschen oorlog ook voor ons bestond, geweken, of weer pakken zich wolken samen van misschien nog ernstiger aard; de kans op oorlog tusschen de groote naties is tegenwoordig niet meer van de lucht. Wij willen hierbij volmondig erkennen, dat in Europa de groote mogendheden zich wel tweemaal zullen bedenken alvorens van dreigen tot daden over te gaan; doch bij de Japanners is dat zeker niet in die mate het geval. En waar thans een conflict bestaat tusschen deze mogendheid en Amerika, dat, hoe men het ook wederzijds moge verbloemen, er een is van diep ingrijpenden aard, daar zal het wel niemand verwonderen, dat wij ons met bezorgdheid te binnen brengen, dat de Filippijnen grenzen aan ons gebied. Wij willen hiermee niet zeggen, dat het ons onmogelijk schijnt, dat de gerezen geschillen thans worden bijgelegd — integendeel — maar wèl, dat het eigenlijke verschilpunt er een is van de eerste orde. Het is de rassenstrijd: het ook voor Amerika opkomende gele gevaar, de vraag, welke plaats in Californië zal worden ingeruimd voor de landverhuizers van een andere kleur. En waar het ons waarschijnlijk voorkomt, dat de veeleischende Amerikaan op economisch gebied het onderspit zal moeten delven voor den soberen Japanner, daar zal het blanke ras, wil het niet gaandeweg worden verdrongen, zich wel moeten redden met het zwaard. Hetzij vroeger dan wel later, dat het in de scheede zal blijven, gelooven wij niet. De plotselinge wending, die de Japansch-Russische onderhandelingen voor het uitbreken van den oorlog hebben genomen, geeft ook hier te denken. Komt het tot een oorlog, dan zal wel door niemand worden betwijfeld dat de Filippijnen spoedig aan de beurt zullen zijn. Het is nauwelijks te denken, dat de Amerikanen aldaar hun vijand het hoofd kunnen bieden, al zal hun nederlaag zeker niet zijn als die van de Spanjaarden. Het is juist daarin, dat voor ons het gevaar schuilt. Reeds tweemaal zijn wij den dans ontsprongen, eerst toen het ging tusschen Amerika en Spanje, toen tusschen Rusland en Japan. Bij beide oorlogen liepen wij veel kans erin te worden betrokken, doch ontkwamen daaraan gelukkig. De veronderstelling schijnt ons niet te pessimistisch, dat een dusdanig goed gesternte ons een derde maal wel eens in den steek kon laten. Zelfs durven wij als waarschijnlijk aannemen, dat de Amerikanen niet met één slag zullen worden afgemaakt, doch meer dan één schip de wijk zal nemen naar ons gebied. Voor de handhaving onzer neutraliteit zal dan veel van ons gevergd worden. Veel geld zal dus aan onze weerbaarheid ter zee vooral wat onze koloniën betreft, moeten worden besteed. Voor sommige uitgaven als kustversterkingen kunnen leeningen worden gesloten, voor andere, zooals de aanschaffing van destroyers en submersibles, is het

beter niet te leenen, ten einde telkens gebruik te kunnen maken van verbeteringen en opgedane ondervinding, zoowel door ons als in het buitenland. Of de thans op de Marinebegrooting en die van Koloniën uitgetrokken gelden voor de geleidelijke aanschaffing voldoende zullen zijn, kunnen wij niet zeggen.

Slechts één ding is zeker, n.l. dat, indien wij eenmaal door de moeilijkste jaren heen zijn, Nederland en zijn koloniën met dezelfde jaarlijksche uitgaven voor zijn Marine als nu, veel weerbaarder zal zijn dan thans en niet in 't minst door een beteren geest onder het personeel.

VI.

Aanwending der vloot.

Wij willen thans in 't kort nagaan, hoe wij onze vloot zouden gebruiken tot handhaving der neutraliteit.

Uit den aard der zaak kunnen wij slechts een enkel voorbeeld behandelen. Maar voorop willen wij stellen, dat het heel wat gemakkelijker is de vloot te laten varen op papier dan in werkelijkheid. Niet in de eerste plaats denken wij hier aan het oorlogsgevaar, dat is natuurlijk aan een ieder volkomen duidelijk, maar reeds voordat de vijand in 't zicht is, vangen de moeilijkheden aan. Zonder lichten voort te snellen in het nachtelijk duister om den vijand op te zoeken, dus naar éénzelfde doel en dan toch aanvaringen te voorkomen is, vooral als van verschillende plaatsen wordt afgevaren, bijna onmogelijk, ten minste men moet maar al te veel rekenen op het geluk. Onze collega's van de koopvaardijvloot zullen de eersten zijn, om dat te erkennen. Wij waren eenigen tijd in den vreemde, door den omgang met officieren van alle naties, in de gelegenheid de heerschende meeningen over de ongevallen bij de torpedovloot te leeren kennen, en deze zijn de volgende.

Dat aanvaringen en ook aan den grond loopen niet konden uitblijven bij nachtelijke manoeuvres stond bij iedereen vast, niet alleen bij de autoriteiten, doch (wij waren alleen in staat, dit in de Oostenrijksche dagbladen te controleeren) ook bij het publiek. Maar werd het feit zelf, wij zouden haast zeggen als een axioma beschouwd, natuurlijk werd onder de officieren gedebatteerd over de vraag of de personen, die bij het ongeval betrokken waren, zich daarbij àl of niet handig en bekwaam hadden getoond. Daarmee bemoeiden zich, het spreekt van zelf ook de autoriteiten en wanneer het ongeval van eenige beteekenis was, ook de dagbladen. Wanneer men ons nu afvraagt, hoe komt het, dat de vele ongevallen in het buitenland zoo veel kalmer worden opgenomen dan bij ons, dan is daarop maar één antwoord: „daar is men er aan gewend en bij ons niet". Dit pleit allerminst tegen onze vreemde collega's — neen, door uitgebreider oefeningen, als gevolg van meer personeel en materieel, wordt bij de grootere marines de oorlogstoestand veel menigvuldiger nagebootst en is niettegenstaande

den daardoor verkregen hoogeren graad van geoefendheid, toch ook de kans op averijen veel grooter. Het moge paradoxaal klinken, toch is het waar: hoe meer wij zullen gaan oefenen, des te meer zullen de ongevallen toenemen, in 't bijzonder in de nachtelijke uren. Slechts één troost is daarbij te geven en het feit, dat zoo weinig ongevallen in den vreemde tot onze pers doordringen is daarvan het bewijs: de meeste ongevallen loopen af zonder ongelukken, m. a. w. er gaan geen menschenlevens bij verloren.

Het is ten derde male, dat wij hier in het strijdperk treden tegen de smalers op de ongevallen der marine; thans willen wij met hen afrekenen. Er zijn er bij, die wij geen antwoord waardig keuren, maar ook misschien die smaalden, doch te goeder trouw. Dezen willen wij vergeven, mits zij zich voortaan beter overtuigen van den stand van zaken. Want met nadruk wenschen wij te zeggen, dat het ons allerminst er om te doen is, de ongevallen onzer vloot weg te moffelen; integendeel, wij stemmen volkomen in met volledige openbaarheid. Niet alleen heeft de natie daarop o. i. recht, maar het is in het belang van de zaak. Slechts het vuil willen wij afschudden, dat men tegen ons opwerpt. Waarom wordt niet door hen, die erover schrijven getracht, zich een beter oordeel te vormen? Menige bootscommandant zal zich gaarne bereid verklaren Nederlanders, die zooveel belang in onze Marine betoonen, dat zij daarvoor een reisje naar Den Helder over hebben, in de gelegenheid te stellen een nachtelijken tocht mee te maken. Ongetwijfeld zullen deze passagiers interessante oogenblikken doormaken en hun meevaren zal door de Marine worden gewaardeerd. En wanneer zij dan weer in hun studeerkamer zullen zitten en rustig overdenkend, wat zij hebben gezien, tot de conclusie moeten komen, dat zij met denzelfden oefeningstijd en dezelfde hulpmiddelen het verder zouden hebben gebracht, dan zullen wij rekening houden met hun oordeel. Andere rechters weigeren wij beslist. Zij, die blijven smalen zonder onderzoek, verdienen te worden doodgezwegen, evenals die dwepers met een volksleger, die maar àl te vlug waren in het afkoopen hunner militieplichten. [1])

Op ons onderwerp terugkomende, gaan wij thans over tot een bespreking, hoe onze torpedovloot zou zijn aangewend gedurende den afgeloopen oorlog tusschen Rusland en Japan.

Wij nemen daarbij aan, dat vooraf op de meest stellige wijze onze neutraliteit zal zijn geproclameerd en de vaste wil om die te handhaven zal zijn kenbaar gemaakt.

Daar wij onze torpedovloot gaan vergelijken met de pantservloot van het vlootprogram, zullen wij aannemen, dat zoowel de torpedovaartuigen als de pantserschepen geheel klaar

---

1) Ofschoon voorstander van een volksleger in de toekomst, hoop ik, dat het er zal komen zonder de hulp van dit soort van dwepers.

voor den dienst zijn. In werkelijkheid zal daarop bij beide wel wat zijn af te dingen. In de eerste plaats zullen wij moeten zorgen, de torpedovloot zooveel mogelijk bij elkaar te hebben op het eerste bedreigde punt. Wil een kleine natie wat presteeren, dan houde zij haar scheepjes bij elkaar. Doch niet willen wij daarmee zeggen dat zij van den aanvang vereenigd moeten zijn. Het gros onzer vloot zouden wij willen verzamelen bij Padang, doch eenige en wel de beste op éclaireursdienst uitsturen. De éclaireursdienst zou moeten beginnen met het observeeren der vreemde vloot, nadat vaststond, dat zij zich in de buurt van Madagascar ophield. Naarmate berichten van de verplaatsing der Oostzeevloot waren ingekomen, hadden wij zoo noodig ook het gros onzer torpedovloot verplaatst. Indien deze berichten op de kans wijzen, dat de vreemde vloot Straat Sunda of een nog Oostelijker gelegen vaarwater wil passeeren, moet natuurlijk het gros onzer vloot om de Oost worden verplaatst. Blijkt het, dat de koers zoo noordelijk is, dat met vrij groote zekerheid Straat Malakka zal worden gepasseerd, dan is het tijd de torpedovloot naar Sabang te doen stoomen. Eindelijk, wanneer onze éclaireurs alle voeling met den vijand hebben verloren, wat met het oog op de enorme afmetingen van die vloot bij een goed geschoolden éclaireursdienst niet licht zal gebeuren, dan moet onmiddellijk de éclaireursdienst worden versterkt, zelfs zoo noodig het meerendeel van onze destroyers naar zee worden gezonden, om zoo spoedig mogelijk weder zekerheid te verkrijgen. Natuurlijk zou daarbij het onderlinge verband behouden moeten blijven, door middel van draadlooze telegrafie, en zouden rendezvousplaatsen voor verschillende gevallen moeten worden opgegeven.

De groote snelheid, waarover onze destroyers kunnen beschikken, maakt, dat wij ook dan nog bijna zeker onze destroyers vereenigd kunnen opstellen tegenover de vreemde vloot op de plaats, waar deze ons grondgebied aandoet. Wanneer wij hier zeggen, bijna zeker, dan bedoelen wij, dat er een force majeure bestaat, waar niemand tegen op kan, bijv. aanhoudende mist, welke echter in de tropen tot de hooge zeldzaamheden behoort.

Inmiddels zijn ook onze submersibles in beweging gezet, 1 kruist in Straat Malakka met Sabang tot station, 1 andere meer zuidelijk bij Riouw in de buurt, 1 derde bewaakt Straat Sunda, terwijl de 3 overige de nog oostelijker gelegen vaarwaters bewaken.

Wij willen aan de voorstanders van de pantserschepen overlaten te bewijzen, dat ook ons pantservlootje overal ter plaatse kan zijn. Wij achten ons daartoe niet in staat. Bij het passeeren der Russische vloot is het niet mogen gelukken onze schepen in 't zicht dier vloot te brengen, ofschoon toch wel mag worden aangenomen, dat het de bedoeling is geweest. Voorzeker, met een goeden éclaireursdienst waren zij al dadelijk in veel gunstiger condities geweest, doch dan nog schiet hun snelheid tekort voor alle denkbare gevallen. Ook zijn de zes vernielers

voorkomende op het vlootprogram o. i. onvoldoende voor een behoorlijken éclaireursdienst.

Men zal zeggen, dat het niet tijdig ter plaatse kunnen zijn van onze pantserschepen hen reeds afdoende veroordeelt, doch dat is niet juist. Daarvoor moeten wij aantoonen, dat wij met onze destroyers werkelijk wat kunnen uitvoeren. En om het ongunstigste geval te nemen, kiezen wij een plaats in onzen Archipel buiten het bereik van het geschut onzer versterkte havens. Ook willen wij aannemen, dat van onze destroyers door éclaireursdiensten, averijen enz. 6 niet ter plaatse zijn, zoodat er 26 [1]) wel aanwezig zijn. Alleen mogen wij voorop stellen, dat alle kolenschepen van te voren zijn geweerd, en dus alleen kunnen opdagen in gezelschap, of althans onder bescherming der vreemde macht.

Met onze destroyersvloot blijven wij stoomen, naast of liefst iets vóór de vreemde vloot, maar op behoorlijken afstand. Zoodra nu de tegenpartij ergens ten anker gaat, of eenige aanstalten maakt om te handelen in strijd met onze neutraliteit, zenden wij een destroyer op haar af met een schrijven van den gouverneur-generaal, waarin, onder de meest beleefde, doch besliste termen nogmaals wordt kennis gegeven van ons onwrikbaar besluit, om iedere schending onzer neutraliteit op te vatten als oorlogsdaad.

Terwijl de bevelhebber zijn plannen maakt, zegt hem de rook van 26 destroyers „bezint eer gij begint".

De Oostzeevloot had tot ons groot geluk reeds vooruit haar steunpunten gekozen, buiten onzen Archipel, maar iedere vloot, hetzij Japansche of Duitsche (Engelsche en Fransche hebben hun eigen havens in de buurt en deze kunnen wij dus buiten beschouwing laten) zou zich hebben bedacht. Het spreekt wel vanzelf, dat, als de vreemde vloot bovendien nog de kans heeft, plotseling submersibles te zien opduiken, die één of meer zijner pantserschepen buiten gevecht stellen, de bevelhebber nog meer reden zal hebben om het ruime sop te kiezen. Wij willen zelfs een stap verder gaan, door te beweren, dat, waar onze naburen in tijd van vrede zeer goed weten, hoe het met onze weermiddelen staat, (dank zij uitgebreide spionnendiensten) het geen enkele bevelhebber, al moge hij over een machtige vloot beschikken, in zijn hoofd zal krijgen voor zijn opmarsch onzen Archipel als een steunpunt aan te nemen. Te minder zullen zij dit doen, omdat de Russische vloot vrijwel heeft aangetoond, dat men zich desnoods in open zee kan redden.

Wat men ook van de Russische Oostzeevloot moge zeggen, de wijze waarop zij zich onder de moeilijkste omstandigheden heeft weten te helpen tot op het oorlogsterrein verdient allen lof. Voor het eerst werd daarbij het kolenladen in open zee op uitgebreide schaal met succes toegepast. Voorzeker, de Fran-

---

1) Wij hebben hier buiten beschouwing gelaten dat Nederland voor handhaving der neutraliteit in sommige gevallen versterking kan zenden.

sche autoriteiten hebben zich zoo welwillend gedragen, als maar eenigszins mogelijk was, zonder hun eigen land in de zaak te betrekken, doch ontzaglijk waren de moeilijkheden, die overbleven, al houdt men rekening met die medewerking.

Doch was de bevelhebber van de vloot, waar onze destroyers tegenover liggen doldriftig genoeg, om toch tot schending onzer neutraliteit over te gaan — wij zeggen nogmaals, het lijkt ons zeer weinig waarschijnlijk — dan zouden wij overdag daartegen niets kunnen doen, doch zou de destroyer, die ter observatie bij den vijand lag, zulks onmiddellijk aan het gros der vloot moeten seinen. Zelf zou hij direct een torpedoaanval moeten doen om daarna, al of niet gejaagd door de vijandelijke destroyers naar onze vloot terug te keeren. Werd hij gejaagd, dan zouden de thans inderdaad vijandelijke destroyers een warm onthaal vinden en met iederen destoyer van ons zou een van den vijand naar den kelder gaan.

Hadden ook de snelste kruisers van den vijand hun destroyers gevolgd, dan stond zijn zaak nog zwakker: wij zouden eenvoudig „reculer pour mieux sauter" en daarmee de vijandelijke vloot uit haar verband halen en belangrijk ophouden.

Had eindelijk — wat o. i. het verstandigste zou zijn de vijandelijke admiraal, zoowel zijn destroyers als kruisers bij zich gehouden, dan had de nacht ons raad geschaft. Dan hadden wij, in de nabijheid blijvend, geduld geoefend, tot wij zekerheid hadden, dat de omstandigheden gunstig waren voor een nachtelijke charge onzer destroyervloot.

Om den aanval af te wenden, zouden de vijandelijke destroyers onmiddellijk den boeg moeten keeren naar de onze, maar dan ook hadden wij weer een gevecht als van man tegen man en weer zou met elken destroyer van ons, ook een van den vijand buiten gevecht worden gesteld. De vijandelijke schepen kunnen hun destroyers niet bijstaan, want dan schieten zij ook op eigen vaartuigen en de vrees hiervoor verzwakt nog hun positie, daar zij er niet zoo spoedig toe zullen overgaan om op onze, hen aanvallende booten te vuren.

Ontwijfelbaar zouden ook eenige slagschepen buiten gevecht worden gesteld, misschien zinken; maar daar koesteren wij niet te veel verwachtingen van, daar zulke reuzenschepen dat niet zoo licht doen.

Wij willen hierbij vermelden, dat wij ons geheel scharen bij die schrijvers, welke de betrekkelijk weinige treffers van de torpedo's in den afgeloopen oorlog toeschrijven aan ijsvorming in de machines der torpedo's en als gevolg, slechte werking daarvan. Aangezien een groot deel der aanvallen plaats hadden in het koude jaargetijde, hebben daardoor ongetwijfeld de Japanners tallooze moeilijkheden ondervonden. Vele torpedo's zijn daardoor zonder succes verschoten. Bovendien is de verstrekking torpedo's te gering gebleken en is dat o. i. de reden, waarom de destroyers er over 't algemeen zoo goed afkwamen. Vermoedelijk hebben de destroyers meermalen hun aanvallen

niet verder kunnen doorzetten uit gebrek aan torpedo's, immers zonder torpedo's waren alle offers nutteloos. Dit verklaart, dat zoo weinig destroyers in den strijd gebleven zijn, beter, dan de veronderstelling door sommigen geopperd, dat de oefening en het doorzettingsvermogen bij de Japanners te wenschen overlieten. Wij kunnen dit niet gelooven, daar alles er op wijst, dat zij uitstekend waren geoefend en hun leven veil hadden voor hun zaak.

Dat wij van ijsvorming in de machines der torpedo's geen last zullen hebben in Oost-Indië behoeft eigenlijk niet te worden gereleveerd. De kansen voor onze torpedovloot zijn daar in dit opzicht beslist gunstiger dan die der Japanners.

Hoe zal zich nu de driftige bevelhebber te moede voelen, wanneer hij bedenkt, dat de admiraal te Batavia, inmiddels door het veroorzaakte oponthoud in staat is gesteld nog eenige submersibles en mijnenschepen op den verderen weg van de nu reeds vleugellamme vloot op te stellen! Want zoodra het dezen admiraal duidelijk is geworden in welke richting zich de vreemde vloot beweegt, zal hij ook de bovenbedoelde vaartuigen in beweging gezet hebben, teneinde ze zoo noodig tegen den schender onzer neutraliteit te kunnen aanwenden.

Wij herhalen het: geen enkele bevelhebber, die zijn zinnen bij elkaar heeft, zou zulk een dwaasheid begaan. Zelfs wanneer vooraf het plan had bestaan van onzen Archipel gebruik te maken, zouden onze destroyers en onze submersibles hem tot inkeer brengen.

Het zou ons te ver voeren de aanwending van onze, op neutraliteit-handhaving gebaseerde vloot in verschillende oorlogsgevallen te behandelen.

Genoeg zij het hier, dat het ook dan onmogelijk zou zijn, onze destroyers zoo maar met één slag te vernietigen, maanden en maanden zouden daarvoor noodig zijn. Dan weer aanvallende, dan weer het gevecht ontwijkende al naarmate de omstandigheden gunstig of ongunstig zijn, zullen zij den vijand afmatten en niet licht te verdelgen zijn, vooral niet in onzen Oost-Indischen Archipel, die zooveel schuilhoeken biedt. De submersibles zouden bij het uitbreken van den oorlog te Batavia en Soerabaja verzameld moeten worden voor de verdediging van Java.

Maar wanneer eindelijk een groote Mogendheid het er op gezet heeft ons land of onze koloniën in bezit te nemen en niemand er aan denkt bij te springen, dan zal dit ten slotte gelukken. Deze bekentenis kan men ook vinden in de Marinebegrooting; de onze kan niet anders zijn.

Ook dan zullen wij lang een geduchten tegenstand kunnen bieden, en onze destroyers moeten worden vernietigd stuk voor stuk. Doch ten slotte zal de transportvloot naderen omringd door een overmachtigen vijand en zullen wij ons moeten voorbereiden tot onzen laatsten slag. Dan zullen wij het restje van onze destroyers verzamelen en ons voorbeeld zal dan zijn

„der Totenritt" of wel de colonne Margueritte. Of zouden wij minder willen wezen dan de cavalerie der Duitschers bij Mars-la-Tour of onder willen doen voor die der Franschen bij Sédan? Dan zullen honderden van ons vallen, doch met ons wellicht duizenden van den vijand. Maar dan ook zal zijn gehandhaafd de eer van Nederland en de eer onzer Marine.

Gaan wij thans na, wat onze 8 pantserschepen [1]) kunnen uitvoeren, wanneer zij werkelijk tijdig ter plaatse zijn. Wij stellen ons voor, dat zij een éclaireur zullen belasten met dezelfde boodschap, als de commandant van onzen destroyer overbracht.

Menig bevelhebber zal zich ook nu bedenken, en zeggen: ik waag geen schip alvorens ik voor den vijand sta. Doch al heel wat minder bedachtzaam zal hij behoeven te zijn in dit geval, want zeker is het, dat hij in weinige uren ons vlootje geheel kan vernietigen. Onze vloot, dat nemen wij aan, zal zich zoo goed mogelijk verweren, van ontkomen is geen sprake.

Wat prins Maurits bij Nieuwpoort verkreeg door het wegzenden zijner schepen is hier bereikt door gebrek aan snelheid; maar wat prins Maurits, als bevelhebber van een leger in hachelijke positie tot onsterfelijke eer strekte, heeft niet die verdienste, indien opgezet en uitgewerkt in studeerkamers. Bovendien had prins Maurits een goede kans om te overwinnen, die kans is met ons vlootje uitgesloten. Ook met ons pantservlootje zullen bij den vijand spaanders vallen, doch omringd door een overmachtigen vijand, die zijn positie kan kiezen, zal ons vuur niet geconcentreerd kunnen worden op enkele tegenstanders. Velen zullen door onze projectielen getroffen worden, maar vermoedelijk zal geen enkele buiten gevecht gesteld worden. En moge al een enkel slagschip zoo ernstig beschadigd worden, dat ook dit lamgeslagen is, dan staat daar toch tegenover, dat ons vlootje totaal vernietigd is binnen weinige uren. Zinken of zich overgeven, geen andere keuze blijft over. De rest van onze destroyers zal daarentegen een zeer gewaardeerde bondgenoot worden.

* *
*

Wanneer men ons toevoegt: ja maar wij kunnen het niet zonder pantserschepen stellen, noch in Nederland noch in Indië, zoolang onze kustversterkingen niet in staat zijn voldoenden tegenweer te bieden; dan zeggen wij, span het paard dan voor den wagen, en waar het wel vaststaat, dat de Minister van Marine daartoe de bevoegdheid niet heeft, dient de geheele Regeering dat te doen.

Het heeft ons bij de behandeling der marinebegrooting getroffen, dat men telkens getracht heeft, den Gouverneur-Gene-

---

[1]) Wij laten ook hier buiten beschouwing dat Nederland voor handhaving der neutraliteit in sommige gevallen eenige versterking kan zenden.

raal van Ned.-Indië uit te spelen, doch de Minister beriep zich terecht op zijn verantwoordelijkheid, zooals die thans geregeld is. Maar, zoo vragen wij, is die regeling nog wel goed, nog wel doeltreffend! En met den heer THOMSON zeggen wij: het moet anders worden. Eerlijk gezegd: dit punt kwam eerst door dezen afgevaardigde onder onzen aandacht. Misschien is het reeds elders in geschriften behandeld, best mogelijk, wij hadden maar àl te weinig tijd in de laatste jaren, om van alles op de hoogte te blijven. Het te kiezen type van schepen en de organisatie waren punten, waar wij ons reeds jaren mee bezighielden. Zooals een roofvogel zijn prooi volgt, volgden wij de ontwikkeling der onderzeeboot, omdat wij zagen, dat wij er met onze pantserschepen niet kwamen.

De overtuiging, dat wij er met onderzeebooten en destroyers, wat de handhaving onzer neutraliteit betreft, wel kunnen komen, kregen wij eerst in den laatsten tijd.

De hierboven aangehaalde quaestie van beheer was ons ontgaan. Is het misschien omdat het zoo geweest is, zoolang wij in de Marine waren en de zwakke punten nooit zagen? Wij durven het niet tegenspreken. Toen wij met dit nieuwe gezichtspunt kennis maakten, keken wij een oogenblik verbaasd, maar al heel spoedig werd het ons duidelijk, dat het volkomen juist is. Hoe nu: in Nederland zouden wij kampen om Marine en kustverdediging in ééne hand te krijgen, en in Indië de verantwoordelijkheid voor de verdediging te land geheel, doch die ter zee slechts in naam aan den Gouverneur-Generaal overlaten! Want hoe staat het wel met de verantwoordelijkheid van den Gouverneur-Generaal als men hem voor de verdediging schepen wilde zenden, die niet passen in zijn stelsel? Wat voor Nederland geldt, geldt ook voor Oost-Indië, wij onderschrijven het ten volle: kustversterkingen en Marine moeten in ééne hand zijn, niet in naam maar in werkelijkheid. Is het uit een oogpunt van organisatie onmogelijk de kustbatterijen in Indië door de Marine te laten bemannen, dan toch moet de eenheid in de leiding zoo streng mogelijk worden doorgevoerd. Het gaat toch werkelijk niet aan, dat men iemand een ouden sabel in de hand geeft, met de woorden: „zie zoo, verdedig je nu maar goed, op mijn verantwoording!"

Nu willen wij dadelijk toegeven, dat zulks meermalen wel zal moeten gebeuren; waar zou het heen. als de Ministers met iederen generaal of admiraal moesten marchandeeren, of de hun toegevoegde schepen of troepen voldoende waren. Hun advies moet gevraagd worden, natuurlijk, doch het bestuur moet éénhoofdig zijn en blijven. Maar wat in het algemeen waar is, geldt dat ook voor den onderkoning van een, in tijd van oorlog van ons gescheiden rijk? Immers neen! De Gouverneur-Generaal van Ned.-Indië moet de volle verantwoordelijkheid dragen voor de verdediging van de koloniën zoowel te land als ter zee en dus ook de verantwoordelijkheid voor de aanschaffing van het materieel en voor de oefening van het personeel.

En zelf moet hij daarvan verantwoording doen, niet aan den Minister van Koloniën, nog veel minder aan den Minister van Marine, maar aan de geheele Regeering.

Dat de Gouverneur Generaal in Ned.-Indië hetzelfde materieel gebruiken kan, als wij hier te lande, is een voordeel, doch de verhouding tot den Minister van Marine moet niet anders zijn, dan dat èn materieel èn personeel aan Indië wordt uitgeleend. De admiraal, commandant der zeemacht zal den Minister van Marine borg moeten zijn, dat beide goed worden beheerd.

Wenscht de Gouverneur-Generaal, voorgelicht door den commandant der zeemacht, ander materieel dan in Nederland gebruikt wordt, zoo moet dit worden aangeschaft, tenzij de Minister van Marine de Regeering weet te overtuigen, dat de Gouverneur-Generaal en diens raadgever zoo slecht zijn ingelicht, dat terugroepen van den Landvoogd of zijn onmiddellijken adviseur in deze aangelegenheid noodzakelijk wordt.

Maar de verrekening der kosten — zal men zeggen. Indien wij dit aan de Departementen van Marine en Koloniën overlaten, wij geven het toe, dan wordt het een strijd, niet om leven en dood, maar om de centen, en in der eeuwigheid. Wij zouden echter willen vragen, of er geen vergelijk te vinden is, zooals bijv. 40 jaar tusschen Oostenrijk en Hongarije heeft bestaan. Ons voorbeeld is zwak, want juist zitten deze rijken elkaar zoodanig in het haar, dat zij op het punt staan, hun wederzijdsche verbintenis op te zeggen. Maar daartegenover staat, dat, zóó slecht als de verhouding tusschen die twee rijken de verhouding tusschen de twee departementen waarlijk niet is. Zeker ieder wil graag de ander laten betalen; dat komt meer voor in het leven. Doch wanneer één ding vaststaat, dan is het, dat de administratie der geldmiddelen geen rem mag zijn voor het scheppen van gezonde toestanden. Is geen commissie in staat een werkelijk afdoenden grondslag te leveren — en wij vreezen dat — dan hakke men den knoop door, en zegge: Koloniën betaalt zooveel pCt. en Marine zooveel pCt.

VII.

Personeel. — Er hapert wat bij het personeel. Minister Ellis, de o.i. zoo uitstekende kenner van zijn personeel, heeft het voor jaren reeds erkend. En wat er onder het tegenwoordige stelsel te redden viel in 't belang van een goeden geest, werd door hem gered. Tal van maatregelen werden onder zijn bewind genomen tot opwekking van dien geest. Wij wenschen hier slechts aan te stippen zijn strijd tegen de slechte elementen van welken rang of stand ook, en het zooveel mogelijk verwijderen van deze elementen uit den dienst. Ook het veelvuldig aandoen van vreemde havens dient hier te worden vermeld, want al moge daardoor de toch reeds zeer geringe oefeningstijd zijn

verkort, uitstekend, ja zelfs onmisbaar waren deze reizen voor de instandhouding van den goeden geest.

Slechts àl te spoedig verdwijnen de idealen van onze jeugd in de nuchtere werkelijkheid der maatschappij. De idealen van den jongen, die naar zee wil, liggen buiten onze zeegaten.

Werd er niet zoo tallooze malen op aangedrongen door onze consuls in den vreemde, dan nòg zouden wij daarom vlagvertoon noodzakelijk blijven achten maar . . . . . met onzen destroyer en met de enkele opleidingsschepen. En met welgevallen zullen onze Jantjes onzen destroyer up to date vergelijken met een gelijken of minderwaardigen van anderen en zich verheugen los te zijn van onze kleine pantserschepen, die zij op een vreemde reede maar al te zeer in het niet zagen verzinken bij zooveel kolossen.

„Ik ken de onderofficieren" — zei minister ELLIS — „zij mij, en ik kan verklaren, dat zij goed zijn". Minister ELLIS had gelijk. In de Kamer werd het door hem verklaard, buiten de Kamer durven wij een stap verder gaan door te zeggen: de zeeofficieren kennen hun ondergeschikten — zij hen en over en weer bestaat vertrouwen. Wel zijn de minderen in tijden van rust zeer lastige kameraden, waarmee men met zeer veel beleid moet omspringen, maar in tijd van actie weten wij, wat zij waard zijn. Het is hier de plaats om te vermelden dat toen wij op Atjeh tot driemaal toe belast werden met het lichten van een stoomsloep, die in de branding was gezonken, onze minderen werkten tot laat in den nacht en begonnen voor dag en voor dauw. Menige maaltijd werd verzet, overgeslagen zelfs, of scheepsbeschuit werd gegeten en geen enkele klacht werd gehoord, integendeel, er heerschte een vroolijke toon. Ons personeel is goed, mits niet misbruikt in bezighouderij [1]). Goed onderricht hebben wij ons personeel gegeven, is het wonder, dat zij hebben leeren denken? Is het wonder, dat zij nuttig werk willen leveren?

Ook wij willen een nuttigen werkkring. Het verlangen daarnaar gaf bij zoovele goede elementen den doorslag voor het verlaten van den dienst. Voorzeker: ontelbaar zijn de invloeden, die op het personeel werken en daardoor is het voor commandanten zoo verbazend lastig den juisten middenweg te vinden.

Aangezien over deze invloeden reeds meermalen werd geschreven, willen wij hier slechts een woord zeggen over: moedeloosheid.

Het hinkende stelsel is ook hier een hoofdschuldige. De aanhoudende overplaatsingen, het moeten voldoen aan onbereikbare eischen, het gevoel niet klaar te zijn voor wat zal moeten

---

1) De veelvuldige overplaatsingen — op zichzelf weder een gevolg van te weinig personeel en van te samengestelde eischen van den dienst — maken dat de commandanten telkens geoefende menschen zien vervangen door nieuwelingen. De oefeningen moeten dan weder voor een groot deel opnieuw worden begonnen en dragen dan al te zeer het karakter van bezighouderij.

worden gevergd en daarvoor n o o i t gereed te zullen zijn, werkt demoraliseerend op het personeel. De overtuiging toch nimmer te kunnen voldoen aan wat officieel althans scheen te worden verwacht, moest wel een geest van moedeloosheid wekken, loodzwaar drukkende op alle organen van den dienst.

In verband met een goeden geest staat hier de generaal SMEDING ons voor oogen. 't Is dom ons hier zoo te verschrijven, dom over te loopen naar het verslagen kamp. Of is het wellicht een restje van het bloed mijner vaderen, die weigerden te veinzen voor een koning van Frankrijk en daarvoor offerden stand en rang? Dan voelen wij ons weer in goed gezelschap. Wij gaan generaal SMEDING hier niet verdedigen, niet naziften, of zijn militaire houding werkelijk onaanvechtbaar was — daartoe ontbreken ons de gegevens. Wij hebben geen voldoende verstand van het blijvende gedeelte, doch wel van ridderlijkheid en plichtbesef. Wij kennen generaal SMEDING niet, toch moeten wij over hem schrijven; wij zagen hem nooit, toch staat hij ons duidelijk voor als een ridderlijk soldaat: een militair, die zijn plicht wist op te volgen ook daar, waar het eigenbelang het hem verbood. Slechts door een hoog opgevat gevoel van plicht bij de hoogste autoriteiten kan een vloot en een leger worden bezield en aangevoerd tot groote daden. En een voorbeeld daarvan vinden wij in generaal SMEDING. Wat de gevolgen zijn, wanneer het hoogen autoriteiten meer te doen is om hun betrekking dan om de zaak, meesterlijk heeft ZOLA dat beschreven in „la Débâcle", en de Russische bevelhebbers hebben het nog eens afdoende in het licht gesteld.

Een onmiddellijke en nauwgezette uitvoering van de gegeven bevelen stellen wij ons tot eersten plicht. In het militaire is dat een dringende eisch, elke andere opvatting is onbestaanbaar. Doch tè vrijzinnig zijn wij om daaronder te verstaan slaafsche dienstbaarheid. Mochten wij het ooit brengen tot admiraal, dan hopen wij zoo vrijzinnig te blijven, dat wij boven alle militaire plichten hoe zwaar zij ook bij ons wegen, zullen stellen het belang van den Staat. Mocht daarom dan het een of andere dagblad ons hoofd eischen als nu van zooveel generaals, dan zullen wij hartelijk lachen om zoo'n verkapten reactionair. Met militaire begrippen, als door sommige couranten in begrootingskoorts verkondigd zijn, zouden wij, indien wij een ESTERHAZY tot commandant hadden, met hem moeten overloopen naar den vijand!

* * *

Het zou ons te ver voeren, wanneer wij wilden bewijzen, hoe enorm de oefening van het personeel zou worden gebaat, wanneer men zich alleen zal kunnen bepalen tot oefenen met torpedovaartuigen. Om aan te toonen, dat het stelsel is door te voeren, willen wij alleen omtrent de bevelvoering enkele punten aanstippen.

De torpedobooten van het type „Ophir" zouden wij willen laten commandeeren door luitenants ter zee der 2e klasse.

De destroyers door luitenants ter zee der 1e klasse.

Als commandant van een groep van 3 destroyers zouden wij willen zien aangewezen een kapitein-luitenant ter zee. De onderzeebooten zouden al naar gelang van haar grootte moeten worden gecommandeerd door een luit. ter zee der 1e of 2e klasse.

Zoowel in Den Helder, als in het zuiderfrontier zouden wij wenschen een kapitein ter zee als commandant van den onderzeedienst.

Een kapitein ter zee commandant van den dienst der mijnen.

Een kapitein ter zee van de, voor oefening in dienst zijnde, torpedovloot.

Een kapitein ter zee van de, met een verminderde bemanning in dienst zijnde torpedovloot.

De forten zouden wij willen laten commandeeren door hoofdofficieren; de andere betrekkingen zooals chef van den staf en chef der draadlooze telegrafie zullen wij kortheidshalve onaangeroerd laten. In Indië behoort te zijn een kolonel-commandant der torpedovloot, 1 hoofdofficier commandant der onderzeevloot, 1 hoofdofficier commandant der mijnen, 1 hoofdofficier chef der draadlooze telegrafie. De betrekkingen aan de werf en het departement laten wij weder kortheidshalve onaangeroerd.

In Nieuwediep en ook in het zuiderfrontier zou het opperbevel moeten worden gevoerd door een vlagofficier, in Amsterdam door een vlagofficier of kolonel.

In Indië zou een vlagofficier aan het hoofd moeten staan van het departement van Marine, in Nederland een kapitein ter zee of vlagofficier geplaatst moeten zijn, als chef van den staf en van het Personeel aan het departement van Marine.

Wat de bevelvoering betreft, heeft men terecht ingezien, dat op de onderzeebooten geen oude commandanten thuis behooren en daarom een leeftijdsgrens gesteld van 35 jaar. Hetzelfde geldt echter voor de geheele torpedovloot, doch daar zou men den leeftijdsgrens moeten stellen op 45 jaar. Oudere officieren zijn, in 't algemeen gesproken, voor die taak niet meer volkomen geschikt.

Wij zeggen „in 't algemeen", want evengoed als er professoren zijn van 70 jaar nog volkomen helder en zelfs beter dan velen hunner jongere collega's, zullen er ook zeeofficieren gevonden worden, nog volkomen berekend voor destroyer-commandant, al zijn zij 45 jaar.

Wij moeten in dit verband nog releveeren, hoe slecht de toestanden op dit oogenblik, ook wat de bevelvoering betreft, zijn. Niet alleen is door het buiten dienst stellen van het meerendeel der flotieljevaartuigen een uitstekende oefenschool in Ned.-Indië, zoowel voor commandanten als voor ondergeschikt dienende officieren verdwenen, doch bovendien is de oudste luitenant ter zee der 1e klasse 44 jaar oud, terwijl in 1885 de jongste kolonel

nog geen 45 jaar was. Wel hebben wij voor ons laatste voorbeeld een zeer gunstig tijdvak uitgezocht, doch daar staat tegenover, dat de tijd niet meer veraf zal zijn, dat de oudste luitenant ter zee der 1e klasse 46 jaar is.

Bevordering bij keuze voor den hoofdofficiersrang, zoo dikwijls door anderen aangeroerd, is dan ook bij invoering van een torpedovloot beslist noodzakelijk. Ook zou de schout-bij-nachtsrang moeten worden afgeschaft, hetgeen zou gepaard moeten gaan met een verlenging van den gebruikelijken termijn voor het bekleeden van den admiraalsrang tot 4 jaar.

* * *

Wij zijn thans aan het einde van onze beschouwingen, schoon niet door gebrek aan stof.

Misschien zullen sommigen onze artikelen ontijdig vinden nu de beslissing vóór het pantserschip is gevallen. Voor hen willen wij releveeren; dat juist nu de behandeling der begrooting in de Tweede Kamer is afgeloopen, dus de politieke hartstochten zijn bedaard en de kans op onmiddellijk succes vrijwel schijnt uitgesloten, het oogenblik ons het gunstigste toeschijnt voor een rustige behandeling van deze voor onze Marine zoo uiterst belangrijke zaak. Want zooals wij zeiden: wij hebben het stelsel „uitsluitend torpedovaartuigen" nogmaals willen inleiden. Wij rekenen op hulp van anderen om de leemten aan te vullen en ook de voorstanders van het pantserschip zouden wij gaarne aan het woord zien. Wij wenschen in de couranten van alle richtingen een kalme polemiek, zoowel van de voorstanders van een torpedovloot, als van die van de pantserschepen. Wij willen de zaak bekeken hebben van alle kanten, opdat, mocht weder een pantserschip aan de orde zijn, de Volksvertegenwoordiging over meerdere inlichtingen beschikke dan thans.

De routine van schrijven missen wij echter; voor wat dus aan den vorm mocht hebben ontbroken reeds dadelijk hier onze verontschuldiging. Wij hebben onze overtuiging willen geven, en dat hebben wij gedaan, zoo goed en zoo kwaad als het ging.

Nog één taak rest ons: een woord van sympathie aan den heer Plemp van Duiveland. Dank voor het gesproken woord in „Moederland en Koloniën", een woord van sympathie voor zijn wijze van optreden aldaar. Hij neme deze weinige woorden voor lief, in plaats van de traditioneele dankbetuiging aan de redactie.

Wegens de persoonlijke houding van haar hoofdredacteur hebben wij ons gewend tot de „Nieuwe Courant".

Den Haag, Januari 1907. F. L. Rambonnet,
luitenant ter zee der 1e klasse.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der schepen.

Hr. Ms. „Nautilus" arriveerde den 8sten December te Las Palmas, vertrok den 17en weder, keerde den 25sten terug en vertrok den 19en Januari weder.

Hr. Ms. „Friesland" kwam 15 December te Nieuwediep aan.

Hr. Ms. „Tromp" kwam 14 December te Colombo aan en vertrok van daar den 21sten d.a.v., bereikte 24 Dec. Oost Indië.

Hr. Ms. „Koningin-Regentes" vertrok 26 December uit Oost-Indië, kwam den 30sten te Colombo aan en verliet die plaats 3 Januari, kwam 11 Januari te Aden aan, vertrok den 12en weder en arriveerde den 18en te Port-Saïd, vertrok weder den 21en en kwam den 26en te Algiers aan.

Personeel.

Duitschland.

De tegenwoordige opleiding van 18 maanden voor scheepsjongens heeft niet zoo voldaan als verwacht werd. Van af October zal die opleiding nu 2 jaar duren. Met het oog op de voortdurende grootere aanvraag voor kanonniers, wat de aanneming van een grooter aantal jongens noodzakelijk maakt, zal in 't voorjaar een 4e varend opleidingsschip in dienst worden gesteld. Dit schip zal de „Freya" zijn, 't eerste moderne schip voor dat doel gebruikt. Er zullen 45 adelborsten en 150 jongens aan boord in opleiding komen. In overeenstemming met de vermeerderde aanvrage, zullen in October 850 jongens worden aangenomen. De eerste 6 maanden der opleiding zullen worden gewijd aan 't leggen van de grondslagen voor de verschillende takken van onderwijs, het volgend jaar zal aan boord van het opleidingsschip worden doorgebracht en de laatste 6 maanden zullen besteed worden aan een verdere cursus in artillerie en infanterie.

(„The Journal o/t R. U. S. I.").

Japan.

In overeenstemming met de laatste officieele marine-sterktelijst, bestaat het korps zeeofficieren uit 7 admiraals, 23 vice-admiraals, 26 schout-bij-nachts, 99 kolonels, 338 oversten, 342 luit. t. z. 1e kl., 320 senior-lieutenants en 268 luit. t. z. 2e kl., alles te zamen 1423 en 176 adelborsten. De gemiddelde leeftijd

van de admiraals is 56 jaar en 5 maanden, van de vice-admiraals 52 jaar en 10 maanden, van de schout-bij-nachts 50 jaar en de kolonels 44 jaar en 3 maanden.

De jongste admiraal Prins ARISUGAWA is 44 jaar en 1 maand oud, de oudste admiraal ITO is 62 jaar en 9 maanden, terwijl admiraal TOGO 58 jaar en 2 maanden is. Van de vice-admiraals is de oudste 57 jaar en 11 maanden, de jongste 45 jaar en 11 maanden, van de schout-bij-nachts is de oudste 55 jaar en 6 maanden en de jongste 45 jaar, van de kolonels is de oudste 52 jaar en 6 maanden, de jongste 38 jaar en 8 maanden.

De adelborsten, die in November 1903 en 1904 de marine-akademie verlieten, konden de gewone instructie-kruistocht niet maken, daar zij, tengevolge van den oorlog, dadelijk embarkeerden op de vloot. De opleidingscursus was tengevolge daarvan onderbroken en deze jonge officieren worden nu verdeeld over drie kruisers toegevoegd aan de opleidingsscholen en de permanente auxiliaire kruiser „Anekawa Maru" van het 1e eskader, die voor dien dienst is aangewezen.

(„The Journal o/t K. U. S. I.").

Zeevaartkunde.

Storing van het scheepskompas door breukbanden.

In de „Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie" wordt door den heer H. METZENTHIN, stuurman van de Hamburg-Amerika-lijn gewezen op het gevaar, dat het dragen van breukbanden door officieren en matrozen op kan leveren voor de navigatie en veiligheid van een schip. Hij heeft n.m. 5 breukbanden onderzocht en bevonden, dat 2 daarvan sterk magnetisch waren en dat zij, in de nabijheid van een kompas gebracht, afhangende van den afstand, een kleinere of grootere afwijking van den magneetnaald veroorzaakten. Hij constateerde bij een met hard gummi overtrokken band een krachtige aantrekking van een vrij opgehangen niet-magnetische naald, terwijl hij met die band de roos van een vloeistofkompas 360° kon rondvoeren. Daarbij hadden de beide einden van die merkwaardige magneet Noordmagnetisme, terwijl zich een Zuidpool bevond in de grootste buiging van de band. Hierbij is op te merken dat van de 5 onderzochte banden slechts die, welke gedragen waren, magnetisch waren.

Bij een proef, waarbij zich iemand, die bovengenoemde breukband aangelegd had, op een afstand van 5 dM. van een kompas plaatste, week de naald 6° af, op een afstand van 1 Meter nog 1° en eerst op een afstand van 1.5 M. verdween de invloed van dien gevaarlijken magneet.

In het zelfde tijdschrift is de uitslag opgenomen van een proef, genomen door het Kon. tijdmeter observatorium te Kiel, met het transport van een zeer groot aantal chronometers van

het observatorium naar schepen, om na te gaan of er door dit transport groote sprongen in den gang of verandering in den stand van den tijdmeter waren op te merken. Het transport geschiedde onder ongunstige omstandigheden, door ongeoefende personen bij ongunstig weder: wel werd dezen personen aangezegd de tijdmeters voorzichtig te dragen en de kasten niet te stooten. In de sloep werden de tijdmeters achteruit, boven de schroef gezet, er stond vrij veel zee. Het transport duurde 45 minuten van af het begin-vergelijk tot het eind-vergelijk en het verschil in temperatuur tusschen de buitenlucht en de bergplaats der tijdmeters in het observatorium bedroeg 11°.8 C. De trillingen en stooten, die de tijdmeters in de sloep ondervonden, veroorzaakt door de schroef en het varen in de zee op, waren dikwijls zeer heftig, in 't bijzonder sterk bij de trillingen van de motorboot. Het vergelijk vóór en nà het transport gaf zoo goed als geen onderscheid.

Hierdoor is door het Observatorium vastgesteld:

1. Tijdmeters lijden niet door het transport, wanneer zij voorzichtig worden gedragen, vóór alles tijdens het transport niet snel worden gedraaid of met schokken worden gedraaid.

2. Noemenswaarde veranderingen in den gang komen in dit geval niet voor.

3. Een te groote angstigheid en vrees voor groote verandering in den gang, behoeft bij transporten van tijdmeters over water niet te bestaan. Slechts bij onvoorzichtige behandeling gedurende het transport zal de gang der tijdmeters worden geschaad en zullen noemenswaarde veranderingen in den gang plaats hebben.

Organisatie.

Door de actie van het bestuur van Australië, om een eigen marine te vormen, schijnt Engeland voor een nieuw vraagstuk in koloniale politiek te worden geplaatst. De overtuiging in Engeland wint veld, dat de kolonies meer behooren bij te dragen tot de verdediging van 't rijk, dan zij tot nu toe hebben gedaan, maar men heeft er niet aan gedacht, dat de vermeerderde bijdrage den vorm zou aannemen van koloniale oorlogsschepen. Het besluit van Australië om een flottielje van torpedobooten te bouwen en schepen te laten volgen van zulk type als de ondervinding noodig zal oordeelen, heeft daarom een nieuw punt van overweging voor de Britsche staatslieden uitgemaakt. In hoeverre groote kolonies als Australië en Canada aangemoedigd behooren te worden om afzonderlijke vloten te bouwen en te onderhouden onder hun eigen toezicht, is een zeer moeilijk vraagstuk. Onze constitutie verbiedt aan de verschillende staten van de Unie het onderhouden van een vloot, maar of in Engeland ten opzichte van zijn koloniën een dergelijk verbod bestaat, is niet zoo zeker. In hoeverre de vorming

van een Australische marine de belangen van de Britsche marine zal aantasten in 't algemeen is 't onderwerp van een interessant artikel in de „United Service Magazine", waarin de schrijver Lieut[t]. Lionel H. HORDERN R. N. zegt:

Het streven van sommige naties is, zoo veel mogelijk de macht te verdeelen en de Angel-Saksers hebben dit in hooge mate.

In 't Britsche rijk zien wij de takken krachtige, bijna onafhankelijke staten vormen, die zich zelf beroemen op hun afzonderlijke nationaliteit. De centrale organisatie bestaat maar in zulk een zachtaardige vorm dat de takken hun eigen zaken behandelen met weinig raadpleging daarmede. Wij zien het gevolg van zulk een streven in het Oostenrijksch Hongaarsche rijk en tot in 't uiterste in 't Scandinavisch Schiereiland. Wij zien de tegenovergestelde handelwijze van buitengewone centralisatie in Rusland leiden tot verbrokkeling. Duitschland en de Vereenigde Staten zijn voorbeelden van naties, die elk die beide uitersten hebben vermeden en daarom staatkundig krachtiger zijn. Gelijke resultaten zouden volgen in elke gemeenschappelijke zaak of in elk Staatsdepartement, op gelijke grondslagen georganiseerd. Vreemd genoeg is 't, dat, ofschoon de staatkundige organisatie van 't rijk zoo sterk is verdeeld, sommige staatsdeelen juist 't tegenovergestelde zijn en hunne gebreken zijn hoofdzakelijk aan die oorzaak te danken. Buitengewone centralisatie is de vloek van 't leger geweest en heeft geleid tot een weefsel van roode draden, dat iedereen belette verantwoordelijkheid te aanvaarden, zelfs in de eenvoudigste zaken en tot een groote hoeveelheid ambtenaren, wier voornaamste werk was de beslissing over te laten aan ieder ander die een sport hooger stond. In de marine is het resultaat practisch hetzelfde geweest, want de politieke gevoelens in de admiraliteit beslist hebbende zonder inachtneming van koloniale toestanden, is een vraag gerezen voor afzonderlijke marines, die evengoed geheel onder 't koloniale bestuur zullen staan als de Koninklijke marine onder de admiraliteit. Dat deze vraag aldus gedeeltelijk te danken is aan politieke verbrokkeling, kan niet worden ontkend, maar dit maakt gedeeltelijke centralisatie meer waarschijnlijk. Strategisch is de admiraliteit ongetwijfeld juist door afzonderlijke koloniale marine's met een ongunstig oog te beschouwen, maar was er meer rekening gehouden met de koloniale behoeften, ware er een plaats ingeruimd in de organisatie voor hen, die wenschten, het Rijk ter zee te helpen dienen, en vooral, ware er meer werkelijke gezamenlijke raadpleging geweest, zou 't zeer te bezien staan of de vraag het tegenwoordige standpunt hadde bereikt. Nauwer aanraking met de auxiliaire marine zou gemaakt hebben, dat enkele fouten waren vermeden; de afdanking van de Royal Naval Artillery Volunteers is een voorbeeld. („Army and Navy Journal").

Amerika.

President ROOSEVELT zond den 17[en] December aan het Con-

gress een wetsontwerp in om verbetering te brengen in het in dienst zijnde marine-personeel, welk ontwerp gebaseerd is op aanbevelingen van de „Board on Personnel". Bij dit wetsontwerp was een afzonderlijke boodschap aan den Senaat en het Huis van afgevaardigden, waarin gewezen werd op de noodzakelijkheid, dat de rang van kolonel en schout-bij-nacht op vroegeren leeftijd wordt bereikt en hen daardoor meer ondervinding en oefening zal geven in de belangrijke plichten aan dien rang verbonden. Onder het tegenwoordige verouderde systeem van bevordering, zonder tegenhanger in eene marine van een andere 1e klasse mogendheid, worden kolonels aangesteld op den gemiddelden leeftijd van 56 jaar en schout-bij-nachts op dien van 60 jaar. Dit systeem is het gevolg van een lang voortgezet vooroordeel tengevolge van een methode van bevordering, waarbij alle luitenants ter zee in volgorde van hun anciënniteit de verschillende rangen doorloopen, totdat zij eventueel schout-bij-nacht worden; een methode die 't belang van den dienst opoffert aan 't belang van persoonlijke middelmatigheid. Als een onmiddellijk gevolg van de bestaande methode verkrijgen zeeofficieren overdreven langen dienst in ondergeschikte betrekkingen maar hebben een beperkte en onvoldoende ondervinding als kolonel in 't bevelvoeren over slagschepen en als vlagofficieren in 't bevel over vlooten en eskaders. Verder bereiken zij den rang van vlagofficier slechts eenige maanden vóór zij den pensioensleeftijd bereiken en hebben geen gelegenheid zich te bekwamen voor de belangrijke plichten aan dien rang verbonden.

Zoowel de nieuwe als de oude geschiedenis heeft onveranderlijk aangetoond, dat een krachtig personeel de grootste factor is voor een werkzame marine. Hoe goed in andere opzichten een marine moge zijn uitgerust, met een vloot van krachtige snelloopende slagschepen toch, zal deze sterk in 't nadeel zijn als zij wordt aangevoerd door admiraals of kolonels, die ondervinding missen en die achterlijk zijn door lange berooving van onafhankelijk werken en verantwoordelijkheid. Een dusdanige vloot te stellen tegenover een even goede, aangevoerd door meer actieve en meer ondervinding hebbende officieren, is uitlokken van een ramp.

De volgende tabel geeft een overzicht van den ouderdom van de jongste kolonels en vlagofficieren der Marine's van Engeland, Frankrijk, Duitschland, Japan en de Vereenigde Staten.

	Ouderdom kolonels.	vlagofficieren.
Vereenigde Staten	55	59
Engeland	35	45
Frankrijk	47	53
Duitschland	42	51
Japan	38	44

Mocht het ontwerp wet worden, dan zullen de officieren

aan zijn tractement bij ontslag. Deze verbintenis zou voor 4 jaar zijn en opvolgende reëngagementen alleen in zeer bijzondere gevallen mogen plaats hebben. Als grens zou 20000 man gesteld worden. De secretaris keurt 't voorstel goed 't aantal geestelijken op de schepen van 24 op 40 te brengen. Volgens zijne meening hoort op elk 1e kl. schip een geestelijke en op elk klein schip één zoolang hier in kan worden voorzien; zoovele staatsburgers gedurende vele maanden van alle godsdienstige plechtigheden uit te sluiten, verstoken te laten van de vertroostingen van den Godsdienst in geval van ziekte of dood en niet in de gelegenheid te stellen, in geval van nood geestelijke raad te kunnen inwinnen, acht hij onrechtvaardig.

Voorgesteld wordt bij de wet te verbieden het bouwen van slecht befaamde huizen binnen een zekere radius van marinestations; de burgerlijke ambtenaren van 't Departement door een korps officieren te vervangen, een korps officieren-machinist te organiseeren, uitsluitend voor diensten aan den wal, vermeerdering van 't marine-personeel enz.

Schout-bij-nacht G. A. CONVERSE betoogt in zijn jaarlijksch rapport als Chef van het Bureau „Navigation" van 't Marine Departement de wenschelijkheid, de mariniers aan boord der schepen te vervangen door matrozen, hierdoor de kracht van de equipages van die schepen vergrootende wegens de vermeerdering in de sterkte van matrozen, voor algemeene diensten beschikbaar. Het onmiddellijk gevolg van dezen maatregel zou zijn meer eenheid in betaling en kleeding en 't verdwijnen van de ongelijkheden in dienst en voorrechten, die nu een bron van onaangenaamheid zijn. Schout-bij-nacht CONVERSE erkent ten volle de waarde der mariniers voor 't bezetten van marinebasissen in buitenlandsche bezittingen en voor diensten bij expeditionaire strijdmachten, maar hij doet uitkomen, dat matrozen zeer trouw en werkzaam zijn als schildwachten of bij diensten gewoonlijk aan mariniers opgedragen.

De hedendaagsche matroos is geheel verschillend met den matroos uit den ouden tijd, die in dienst werd genomen door middel van dwang, en die soldaten boven zich noodig had om de discipline te handhaven en onwettige handelingen tegen te gaan. Tegenwoordig is dit evenmin noodig, als 't noodig is in een garnizoen verschillend gekleede en betaalde menschen te hebben om politietoezicht over 't leger uit te oefenen.

(„Army and Navy Journal").

Reorganisatie van de Atlantische vloot.

De Atlantische vloot zal bestaan uit 4 eskaders, ieder onder commando van één schout-bij-nacht, en bestaande uit 8 divisies en 2 torpedobootflotilles. Het 1e eskader bestaat uit twee divisies. De 1e divisie van het 1e eskader zal bestaan uit de slagschepen „Connecticut" (vlaggeschip), „Louisiana", „Maine" en „Missouri"; de 2e divisie van het 1e eskader zal bestaan uit de

Ten einde de kans te verminderen dat de banden der pro-
ctielen bij de tegenwoordige groote snelheden door de middel-
untvliedende kracht af zullen springen van 't projectiel, wordt
ıans in Amerika de projectielband als ring samengesteld en
ervolgens door conische stempels in de sponning gedrukt. Zelfs
j geschut van groot kaliber wordt deze methode beproefd.

(„Army and Navy Journal").

Deze methode wordt reeds geruimen tijd toegepast aan de
ijks-munitiefabriek aan de Hembrug, waar o. a. de projectie-
n van 7.5 cM. der marine, welke van een nieuwen band moe-
n voorzien worden, geplaatst worden, met de omgeschoven
voren gegloeide ring, op een schijf. De ring welke juist over
et achtereinde van 't projectiel kan passeeren, wordt vervol-
ens bij 't afkoelen door een serie segmentvormige stempels
angedrukt en in zijn ligplaats geperst. Voor betere bevesti-
ing van het metaal in de zwaluwstaartsche sponning wordt
aarna op ettelijke plaatsen in de band nog een groef gedrukt.

(Red.).

Engeland.

Bij de beproeving van het geschut der „Hibernia" is men
iet zoo gelukkig geweest als met de „Dreadnought". Bij het
uren met 't geschut van 30,5 cM. was de schok zoo hevig,
at èn 't opperdek èn eenige inrichtingen aan dek, benevens
enige stutten en ventilators beschadigd werden.

(„Marine Rundschau").

Japan.

In de „Moniteur de la Flotte" komt C. Pierreval, op grond
an de mededeelingen van admiraal Enquist tot de slotsom,
at de Japanners in de slag bij Tsoeshima met een vaste op-
ethoogte gevuurd hebben en zij door afstand vergrooten of
erkleinen de Russen onder schot hielden.

(„Marine Rundschau").

Proeftochten en Stoomwezen.

Amerika.

Omkeerbare turbine. Omtrent dit hedendaagsche, belangrijke
nderwerp wordt gemeld, dat door een Amerikaansche locomo-
iefdrijver James Delvin, een uitvinding dienaangaande is gedaan,
ie zoo belangrijk moet zijn, dat het patent ervan door de Noord-
)uitsche Lloyd is gekocht voor 195000 pd. st.

Te meer moet dit als gewichtig beschouwd worden, daar
e Duitsche scheepsbouwmeesters de turbinemachines tot nu toe
iet zeer gezind waren.

(„De Zee".)

Voor vol vermogen zijn de beide marschturbines uitgeschakeld. De beide H.D. hoofdturbines krijgen ieder direct stoom uit de ketels, welke van daar door de L.D. hoofdturbines naar de condensors gaat (schakeling III).

Vermindering van het vermogen wordt bij de verschillende schakelingen verkregen, door vermindering der spanning van den in de turbines binnentredenden stoom. Vergrooting van het vermogen wordt bij schakeling I verkregen door het toevoeren van verschen stoom aan de L.D. marschturbines, bij schakeling II door hetzelfde in de H.D. hoofdturbines.

De bepaling van het turbinevermogen geschiedde door middel van torsie-indicateurs van FÖTTINGER op iedere as.

De proeftochten welke volgens het contract moesten gehouden worden en die met 8 kleine schroeven werden uitgevoerd, gaven de volgende uitkomsten:

a. 6 uurs proeftocht met vol vermogen. Hierbij mocht de gemiddelde snelheid niet kleiner zijn, dan die van de „Hamburg" bij 10000 I.P.K., welke 21.9 mijl bedraagt. De „Lübeck" behaalde bij gemiddeld 662.5 omwentelingen van de schroeven gemiddeld 22.25 mijl, dus 0.35 mijl meer dan bij het contract was bepaald. Machines en ketels werkten zonder storingen.

b. 24 uurs kolenproeftocht met marschsnelheid. De snelheid moest hierbij gelijk zijn aan die van de „Hamburg" bij 1400 I.P.K (12.4 mijl). Daarbij mocht het kolenverbruik, berekend naar de I.P.K. van de „Hamburg", 0.9 K.G. per I.P.K. per uur niet te boven gaan. De schroeven moesten om deze snelheid bij de „Lübeck" te bereiken. met schakeling I 333.5 omwentelingen maken, het kolenverbruik was 1 K.G., dus 0.1 K.G. *meer* dan bij contract was toegestaan. Machines en ketels gaven tot geen opmerkingen aanleiding.

c. 24 uurs proeftocht met groot vermogen. Deze tocht werd tweemaal gemaakt, de eerste maal met minder goede resultaten, de tweede, welke geschiedde op verzoek van de bouwmaatschappijen, met goede uitkomsten. De „Lübeck" moest hierbij dezelfde snelheid behalen als die van de „Hamburg" bij 7000 I.P.K., namelijk 20.2 mijl, waarbij het kolenverbruik berekend als onder *b* niet meer dan 0.9 K.G. per I.P.K. per uur mocht bedragen. De tocht werd ondernomen met schakeling II, de schroeven maakten gemiddeld 566.5 omwentelingen per minuut, en het kolenverbruik was 0.87 K.G., dus 0.03 K.G. *minder* dan was toegestaan.

Het kolenverbruik van de „Hamburg" was onder de omstandigheden in *b* en *c* genoemd, resp. 0.868 en 0.803 K.G. per I.P.K. per uur.

Nog tal van proeftochten buiten contract werden gemaakt, waarbij de verschillende schroeven vergeleken werden; ze kunnen in 4 groepen verdeeld worden.

Proeftochten en Stoomwezen.

Natie.	Type schip.	Naam.	Waterverplaatsing.	Vaart.	I.P.K.	Aantal omw.	Kolenverbruik p. uur p. I.P.K.	Opmerkingen.
Amerika	slagschip	Vermont	16250	18.33	—	118.47	—	4 uurs proeftocht.
id.	„	„	„	17.43	14500	—	—	24 uurs proeftocht, beide proeftochten bij hoogst ongunstig weer.
id.	„	Kansas	„	18.00	—	120.50	—	4 uurs proeftocht.
Engeland	pantserkr.	Achilles	13750	14.60	4882	—	0.85	30 uur met 1/5 van het vermogen.
id.	„	„	„	21.58	16009	—	0.84	30 uur met plm. 4/5 van het vermogen.
id.	„	„	„	23.27	23275	—	0.91	8 uur met max. vermogen.
Frankrijk	„	Jules Ferry	12550	22.80	28573	—	0.836	10 uurs proeftocht.

Groep I omvat de proeven met 8 kleine schroeven (dus als bij contract). De bereikte grootste snelheid was 22.369 mijl bij 672 omwentelingen en een turbinevermogen van 13705 eff. P.K. De berekende slip was 25.11 %.

Groep II omvat de proeftochten met 4 groote schroeven, hierbij was de grootste snelheid in diep water 23.16 mijl, bij 14158.6 eff. P.K. en 26.5 % slip; in ondiep water 22.39 mijl bij 623 omwentelingen, een vermogen van 13029 eff. P.K. en een slip van 25.97 %.

Bij de proeftochten van groep III was op elke as een groote en een kleine schroef aangebracht. De grootste snelheid was hierbij 22.562 mijl bij 601 omwentelingen en een turbinevermogen van 13573 eff. P.K. De berekening van de slip gaf voor de kleine voorste schroeven 15.51 % en 22.67 % voor de achterste.

Eindelijk omvat groep IV die proeftochten, welke met een stel nog grootere schroeven werden uitgevoerd. De grootste hiermede bereikte snelheid was 22.551 mijl bij 625 omwentelingen en een vermogen van 13879 eff. P.K. De berekende slip was 25.79 %.

Verschillende proeven voor het bepalen van het kolenverbruik met de verschillende schroeven werden nog genomen.

Van bijzonder belang zijn nog twee kolenproeftochten, welke door de „Lübeck" en „Hamburg" gelijktijdig werden gedaan. De schepen hadden gelijken diepgang en om den invloed van wind, zee en stroom voor beide schepen zooveel mogelijk gelijk te doen zijn, voer beurtelings gedurende 6 uur een schip in het kielwater van het andere. De „Lübeck" gebruikte schroeven als bij groep II, en bereikte op de eerste tocht bij 508 omw. en 7662.4 eff. P.K. ± 20 mijl snelheid, de „Hamburg" ontwikkelde een vermogen bij diezelfde snelheid van 7027 I.P.K. De windkracht was 3—7, de toestand van de zee 3—5. Het kolenverbruik was berekend naar de I.P.K. van de „Hamburg" voor dit schip 0.97 K.G., voor de „Lübeck" 0.95 K.G. per uur per I.P.K. Bij de contractproeftocht van de „Hamburg" was onder nagenoeg dezelfde omttandigheden dat kolenverbruik slechts 0.8 K.G. per I.P.K. per uur, wat toegeschreven wordt aan het feit, dat bij de eerstgenoemde tocht het stokerspersoneel onvoldoende in zuinig stoken was geoefend.

Bij de tweede proeftocht, waarbij de snelheid $15^1/_2$ mijl was, bereikte de „Lübeck" bij 390 omw. 3279 eff. P.K. en de „Hamburg" 3303 I.P.K. Het kolenverbruik was resp. 1.02 en 0.77, berekend naar de I.P.K. van de „Hamburg."

Ook werden nog vergelijkende proeven genomen om te zien hoever beide schepen nog doorliepen als de machines van vooruit op volle kracht achteruit werden gezet. Onderstaande tabel geeft daarvan de uitkomsten.

Uit de proeftochten zijn de nevensstaande gevolgtrekkingen te maken. De maximum-snelheden van de beide kruisers zijn ongeveer gelijk (die van de „Hamburg" waren resp. in ondiep en diep water 22.535 en 23.15 mijl). Daartegenover staat dat

van turbinemachines toelaten, dat deze geheel onder het pantserdek worden opgesteld.

De opmerking wordt er evenwel bij gemaakt, dat bij volgende te bouwen turbineschepen die voordeelen minder zullen worden tengevolge van noodzakelijk gebleken verbeteringen aan de machines.

De machines van de „Lübeck" beslaan een even groote ruimte als die van de „Hamburg", maar de opstelling is minder gunstig.

Gedurende de proeftochten werd opgemerkt, dat van hevige trillingen op de „Lübeck" geen sprake was, wat een voordeel is voor de bediening van het geschut, voor de kompassen en de bewoonbaarheid van het schip. De diepere plaatsing van turbines, assen en schroeven geeft betere bescherming.

Het onderhoud der machines is minder omvangrijk dan bij zuigermachines.

Het aanzetten der machines gebeurt steeds gemakkelijk. Het toezicht is eenvoudig gedurende het te werk staan en het schoonmaken bij stilliggen is gemakkelijker, welk laatste voordeel zich ook tot ketels, condensors en voedingswaterfilters uitstrekt door het ontbreken van olie in den stoom.

De hooge temperatuur en het groote vochtigheidsgehalte van de lucht in de machinekamers kan door verbetering der ventilatie voorkomen worden. Vermindering van personeel kan voorloopig nog niet plaats hebben.

Hoewel aan de turbinemachines nog eenige gebreken zijn te constateeren ten opzichte van de zuigermachines, zoo worden toch de resultaten door de „Lübeck" behaald, als geslaagd beschouwd.

Dit in aanmerking nemende en tevens voor verdere proefnemingen, worden de nieuwe kruisers „Ersatz Wacht" en „Ersatz Comet" ook van turbinemachines voorzien. De grootere aanschaffingskosten hoopt men op den duur door geringere reparatiekosten uit te sparen. Beide schepen zullen PARSON's turbines krijgen.

(„Marine Rundschau.")

Op de laatste algemeene vergadering van de Duitsche „Schiffbautechnische Gesellschaft" werd door den Heer BOVERI, directeur der bekende firma BROWN, BOVERI & Co. een voordracht gehouden over „Het gebruik der Parsonsturbine als scheepsmachine" waarvan een uitgebreid resumé is te vinden in de „Marine Rundschau" van Januari 1907. Hij gaf een historisch overzicht en deelde o.a. mede, dat op dat oogenblik ± 50 koopvaardijschepen van te samen meer dan 300 000 ton waterverplaatsing en 550 000 I.P.K. met die turbines uitgerust zijn. Het grootste is de „Carmania" van 31 000 ton en 22 000 I.P.K. Het spreekt van zelf, dat bij die gelegenheid de voordeelen van het gebruik der turbines zeer op den voorgrond werden gesteld.

Bij de daarop gevolgde discussie was vooral belangrijk de

rede van den Vice-Admiraal VON EICKSTEDT, die verklaarde door den Staats-secretaris van Marine VON TIRPITZ gemachtigd te zijn, het standpunt van de Duitsche Marine ten opzichte van het turbine-vraagstuk bloot te leggen. Hij deelde mede, dat het Duitsche Marinebestuur ten volle overtuigd is van de voordeelen van turbine-machines waarvan vooral de groote eenvoudigheid op den voorgrond treedt. Daartegenover staat, dat de nadeelen, waarvan als voornaamste het lange doorloopen na omkeering der machines werd opgenoemd, [1]) niet over het hoofd mogen gezien worden. De nadeelen zijn evenwel niet zoo groot, dat men van verdere proeven af wilde zien, en dat men behalve de kleine kruisers „Ersatz Wacht" en „Ersatz Comet" welke Parsonsturbines zullen krijgen, in dit jaar nog twee andere kleine kruisers met een ander systeem turbine-machines ter vergelijking wil doen bouwen. Bovendien bestaat het plan, de in dit jaar op stapel te leggen groote kruisers met Parsons turbines uit te rusten, om over het gebruik op groote schepen eveneens ervaring op te doen.

Engeland.

De kusttorpedobootvernieler „Cricket", gebouwd bij J. C. WHITE te Cowes, bereikte bij zijn 8 uurs vollekrachtproef een snelheid van ruim 27 mijl. De af te leggen weg zal bij volle tanks 1450 mijl bedragen.

(„Marine Rundschau".)

De „Duke of Edinburgh" nam bij het kolenladen door eigen bemanning uit prauwen te Gibraltar 1420 ton over, met een gemiddelde van 316 ton per uur. Het maximum per uur bedroeg 400 ton.

(„Marine Rundschau".)

Het linieschip „Mars" behaalde bij kolenladen te Portsmouth een gemiddelde van 303 ton per uur, het linieschip „Goliath" een gemiddelde van 313 ton bij een totaal van resp. 1200 en 1600 ton.

(„Marine Rundschau".)

Frankrijk.

De voorloopige proeftochten van de „Victor Hugo" gaven de volgende uitkomsten: bij 7464 I.P.K. werd een snelheid van 16,32 mijl bereikt, bij 18000 I.P.K. met slecht weer 20 mijl. De 8-uurs proeftocht met 16000 I.P.K. moest wegens averij afgebroken worden. Later werd bij 17500 I.P.K. 20,8 mijl snelheid bereikt, terwijl de grootste tot nu toe behaalde snelheid 22,8 mijl bedraagt.

(„Marine Rundschau".)

---

1) Zie hierboven de proeftochten van de »Lübeck".

Onderzeesche booten.

Duitschland.

De eerste onderzeeboot heeft den naam „U_1" gekregen.

Vereenigde Staten van Noord-Amerika.

Ter vergelijk van verschillende types onderzeebooten is het volgende programma vastgesteld:

1°. De booten moeten 18 Februari a.s. in de Narragansettbaai gereed liggen. De proeven zullen tot 29 Maart duren.

2°. De booten zijn gedurende de proeven van een mast voorzien, die zoo lang is, dat wanneer het dek van den commandotoren zich 3 M. onder water bevindt, de top nog minstens 0,4 M. boven water uitsteekt en niet minder dan 1,5 M. boven de periscoop.

3°. Snelheidsproeven worden gedaan langs de gemeten mijl en wel met leege tanks, met gedeeltelijk gevulde tanks (awash), klaar om onder te duiken (hierbij mag niet meer dan de helft van den commandotoren boven water uitsteken) en geheel ondergedoken, (het dek van den commandotoren minstens 3 M. onder water).

4°. Om de manoeuvreerwaardigheid te beoordeelen zullen er verschillende proeven bij de hier boven genoemde maten van diepgang genomen worden, als: met alle machines, met één machine, met tegen elkaar in werkende machines. Hierbij wordt o.a. beoordeeld de geschiktheid om in het horizontale en in het verticale vlak bestuurd te worden en om zich stilliggende op iedere diepte te handhaven.

5°. Er zullen duikproeven genomen worden om den tijd na te gaan, die benoodigd is om verschillende diepten te bereiken tot een maximum van 9 M. Hierbij zal gelet worden op de veiligheidsinrichtingen en de helling der boot.

6°. De booten moeten met alle torpedo's aan boord op een schijf van 91 M. lang in ondergedoken toestand hun torpedo's lanceeren.

7°. Het eerste schot moet op 2300 M. vallen. Eerst na het laatste schot mag de boot weer boven komen.

8°. Alle inrichtingen tot 't leggen van mijnen enz. worden speciaal nagegaan.

9°. Om de sterkte van het materiaal te beoordeelen, zullen de booten tot op groote diepte onder water gaan. Geen boot wordt aangenomen die niet minstens 60 M. diep kan zakken zonder beschadigingen op te loopen.

10°. Alle teekeningen, plannen enz. die voor de beoordeeling noodig zijn, moeten overgeleverd worden. De hoogte van

het metacenter met alle tanks leeg en awash wordt uit proeven nagegaan.

11°. Om den actieradius te bepalen worden de booten aan een langdurige vaartproef onderworpen.

12°. Om de bewoonbaarheid te beoordeelen moeten de booten 24 uur onder water blijven, waarvan de eerste 4 uur met normale vaartsnelheid. De lucht zal daarbij onderzocht worden.

(„Army and Navy Journal".)

Frankrijk.

Het onderzoek omtrent het ongeluk met de „Lutin" heeft zich waarschijnlijk als volgt toegedragen: een steen raakte geklemd tusschen den rand van den inlaatklep van een der ballasttanks en de zitting van die klep. De wand van de tank kon den hoogen druk van het water niet weerstaan en begaf zich, zoodat het achtercompartiment volliep. Tengevolge van de poging, de boot ineens naar de oppervlakte te brengen (de horizontale roeren hadden een uitslag van 33°), raakte het achterschip den grond. Kort daarna kwam de boot met het voorschip omhoog boven. 't Was toen, dat men getracht heeft door den commandotoren te ontsnappen, maar bij het openen van 't luik liep het vaartuig verder vol. Waarschijnlijk is het bekneld raken van den steen te wijten aan het vastloopen van de „Lutin" kort te voren in de baai van Bizerta.

(„Le Yacht".)

Binnenkort zullen 4 nieuwe submersibles gebouwd worden, met een deplacement van ongeveer 800 ton. Rayon d'action 2500 mijl, maximum snelheid onder water 10 mijl, boven water 15 mijl.

Italië.

De twee nieuwste onderzeebooten „Otaria" en „Tricheco" krijgen petroleummotoren van het „Thornycroft"-type.

(„Mitteilungen".)

Een nieuw soort onderzeeboot wordt op de Fiat-fabriek t[illegible] Muggiano bij Spezzia aangebouwd. Deze fabriek behoort aa[illegible] de bekende automobielfirma van dien naam te Turin. H[illegible] vaartuig is een ontwerp van den ex-marine-ingenieur C. LA[illegible]RENTI, die ook de plannen van de „Glauco" uitwerkte.

De nieuwe boot is 42 M. lang en 4,3 M. breed, bij e[illegible] deplacement van 175 ton boven en 220 ton onder water. [illegible] maximumsnelheid met behulp van de explosiemotoren bedra[illegible] 15 mijl, met welke snelheid de actieradius 175 mijl bedra[illegible] De meest economische vaart wordt gerekend 10 mij[illegible] zullen bedragen, waarbij een actieradius van 600 mijl behoo[illegible]

(„Mitteilungen".)

Rusland.

Bij WHITE en MIDDLETON te Baltimore wordt een benzinemotor van 1600 I.P.K. gebouwd. Deze is bestemd voor een onderzeeboot, die een bovenwatersnelheid van 22 mijl zal krijgen.

Draadlooze telegrafie.

Op het internationale congres is o. a. het volgende besloten:

De keuze van apparaten en systemen is geheel vrij, maar de inrichting moet op elke hoogte der wetenschappelijke en technische ontwikkeling staan.

De kuststations gebruiken voor het openbare verkeer uitsluitend golflengten van 300 of 600 M. Het is den regeeringen toegestaan op de voor het verkeer opengestelde stations voor speciale doeleinden nog andere golflengten te doen gebruiken, doch niet tusschen 600 en 1600 M. (Deze tusschenruimte is opengehouden voor marine en dergelijken).

De voor het verkeer opengestelde scheepsstations hebben normaal een golflengte van 300 M.; andere golflengten tot hoogstens 600 M. zijn toegestaan. Kleine vaartuigen, bij wier inrichting een lengte van 300 M. onmogelijk is, kunnen een kortere nemen.

In normale omstandigheden mag met niet minder dan twaalf woorden (van 5 letters) per minuut geseind worden en mag de energie tot 300 K.M. afstand niet meer dan 1 Kilowatt bedragen. De telegrafisten moeten van staatswege geëxamineerd zijn, waarbij zij toonen moeten, in staat te zijn 20 woorden per minuut te seinen en op te nemen.

Bij inbreuk op de verdragsbepalingen kan den telegrafist in 't uiterste geval zijn certificaat ontnomen worden; op schepen kan in een dergelijk geval het scheepsstation van het verkeer worden uitgesloten.

Schepen in nood geven met korte tusschenpoozen het sein: ...———...

Dit teeken onderbreekt ieder verkeer, tot dat met het zich in nood bevindende schip is afgeloopen.

Het sein PRB beduidt dat men uit het internationale seinboek wil seinen. Telegrammen mogen uit dit seinboek overgeseind worden.

In den regel roept het scheepsstation op, en dan niet eerder totdat het zich op het $^3/_4$ deel van den normalen maximum seinafstand van het kuststation bevindt. Verzoekt dit laatste eenigen tijd met den oproep te wachten, dan moet onmiddellijk aan dit verzoek voldaan worden.

Het kuststation regelt de opvolging, wanneer meerdere zich

kruisers; onder de laatste zijn een viertal reeds bestaande kruisers inbegrepen.

Zweden.

De begrooting vroeg voor 1907 voor gewone uitgaven 15.1 millioen kronen, zijnde 1.3 millioen meer dan het vorig jaar. Voor buitengewone uitgaven verder nog 8 millioen kronen.

De belangrijkste posten van de eerste rubriek zijn: Personeel 5.8, materieel 2.2, uitrusting en oefeningstochten 2.4, kustartillerie 2.3 en handelsmarine 1.9 millioen.

Bij de tweede rubriek treffen we aan 1.8 millioen voor kustartillerie en 4.5 millioen voor aanbouw. Deze aanbouw omvat alleen torpedojagers en -booten.

(„Tidsskrift for Sovaesen").

Bij het begin van het jaar ontvingen de chefs der staven van leger en vloot de opdracht een verdedigingsplan voor het Koninkrijk op te maken. De resultaten van het werk werden in eene geheime acte neergelegd.

Tevens werd een gedeelte van het verdedigingsplan bekend gemaakt. Voor verdediging aan de zeezijde wordt gedurende de periode 1908 tot 1913 gevraagd: Aanbouw van 2 pantserschepen 1e kl., 2 id. 3e kl., 2 torpedokruisers, 8 jagers, 12 torpedobooten 1e kl. en 8 onderzeebooten.

Verder het verleggen of vergrooten van het marinestation Stockholm. Aanleg van een oorlogshaven in Gothenburg en aan de kust van Norrland. Uitdieping van enkele waterwegen. Versterking van Stockholm, Karlskrona en Gothenburg aan de zeezijde. Versterking van het genoemde station in Norrland en van het steunpunt in de Alandzee. Ontwikkeling van het mijnwezen.

Er is bij aangeteekend, dat het gevraagde verre is beneden het werkelijk benoodigde.

Ook wordt voorgesteld de weerplichtwet te wijzigen.

(„Marine Rundschau").

Aanbouw.

Amerika.

De pts. kr. „North Carolina" is van stapel geloopen te Newport news. Zij behoort tot de 2e groep der Washington klasse. De „Washington" en de „Tenessee" zullen Jan. 1907 in dienst treden. Waterverplaatsing 14750 ton. Vaart 22 mijl. Bewapening 4 kns. à 25.4 cM., 16 à 15.2 cM. 22 à 7.6 cM. 12 à 4.7 cM. 4 à 3.7 cM.

Engeland.

De 3e „Dreadnought" zal te Devonport op stapel gezet worden. Men is reeds bezig de helling in orde te brengen. De vierde „Dreadnought" zal aan een particuliere werf gegeven worden.

De firma's BROWN, CAMMEL en LAIRD, VICKERS en MAXIM hebben reeds order ontvangen de pantserplaten te leveren. Van de 2e en 3e „Dreadnought" zal de kiel in Januari 1907 gelegd worden.

De pantserschepen type „Canopus", in 't bijzonder de „Goliath" en de „Glory" hebben veel van hunne vroegere snelheid (18.5 mijl) verloren. Bij de laatste manoeuvres behaalde de „Glory" niet meer dan 12.5 mijl en was niet in staat het eskader te volgen.

Op de werf te Pembroke zal een nieuwe kruiser worden op stapel gezet van 3000 ton. Zij zal nog grooter snelheid krijgen dan de „Attentive" en gebruikt worden als verkenner. Daar zij ook als kruiser gebruikt zal worden op ver verwijderde plaatsen, zal zij beter bewoonbaar gemaakt worden dan de vorige verkenners.

Eindelijk wil men er nog gebruik van maken om de kust-torpedojagers te victualeeren. Indien zij goed uitvalt zullen er er vele van dit type aangebouwd worden.

De nieuwe drijvende werkplaats, de stoomer „Cyclope" van 11200 ton zal binnen eenige maanden gereed komen Zij zal 16 mijl loopen en 300 werklieden meevoeren en voorzien zijn van smeederijen, stoomstempels, gietovens, enz.

De VICKERS-werf heeft de onderzeeboot C. afgeleverd. In 't geheel zijn er van de 8 nieuwe 6 bij VICKERS in aanbouw gegeven.

Rusland.

17 November liep te Barrow-in-Furness van stapel de pts. kr. „Rurik". Zij is lang 490 vt. breed 75 vt. en heeft een diepgang van 26 vt., terwijl de waterverplaatsing 15000 ton bedraagt.

Vóór en achter is zij bewapend met 2 kns. van 25 cM., paarsgewijs in barbetten. Op ieder der vier hoeken twee kns. van 20 cM. eveneens in barbetten. Verder 20 kns. van 12 cM., alle beschermd opgesteld, twaalf machine-kanonnen en twee o.w. lanceerinrichtingen.

De bewapening is dus zeer zwaar voor een kruiser.

Een doorloopend gordelpantser beschermt de waterlijn, in de midscheeps dik 15 cM., vóór en achter 10 cM. Hierboven een zijpantser van 10 tot 7.5 cM. Het barbette pantser is 17 cM. De citadel is door schotten onderverdeeld hetgeen de bescherming zeer ten goede komt. Speciale voorzieningen zijn getroffen ter bescherming der afstandmeters.

De machines bestaan uit twee vier-cylinder-machines die 19700 I.P.K, kunnen ontwikkelen voor een te behalen snelheid van 21 mijl. De ketels zijn Belleville ketels. In de ruimen kunnen 1200 ton kolen normaal en 2000 ton als maximum meegevoerd worden, behalve nog een voorraad vloeibare brandstof zoodat het schip met 12 mijls vaart 9000 mijl zal kunnen afleggen.

(„Army and Navy Journal".)

Aanbouw.

Natie.	Type schip.	Naam.	Water-verplaatsing.	Afmetingen.			Pantser in cM.					Bewapening.	Vaart.	Bemanning.
				Lengte.	Breedte.	Diep-gang.	Gordel	Dek.	C° toren.	Geschut-toren.	Middelb. geschut.			
Duitschland	kr.	Nürnberg	3400	355 vt.	44 vt.	15.5vt.	—	—	—	—	—	10 kns. à10.5 cM. 8 „ „ 4 „	24	reeds van stapel.
„	„	Stuttgart												
„	torp.j.	No. 138	530	—	—	—	—	—	—	—	—	3 o.w. lanc. inr. 1 kns. „ 8.8 cM. 4 „ „ 4 „	30	
Japan	pt.sch.	Satzuma	19250	137.25 M	29.94 M	8.23 M	(15 N	ov. te	water	gelate	n)	4 kns. à 30.5 cM. 12 „ „ 25.4 „ 12 „ „ 12 „ 4 o.w. lanc.-inr. à 457 mM.	18.25	—
Peru	kr.	Almirante Grau	3200	112.7 „	12.3 „	4.75 „	(reeds in gest	dienst eld)	76 mM.	—	—	2 kns. à 15 cM. (schilden) 1 „ „ 7.6 „ 8 „ „ 3.7 „ 2 o.w. lanc. inr.	24	300
„	„	Coronel Bolognesi	„	„	„	„	(reeds t gela	e water ten)	„	—	—			
Spanje	besch. kr.	Reina Regente	5370	reeds	te wa	ter ge	laten	100 mM	—	—	—	10 kns. à 15 cM. 12 „ „ 5.7 „ 8 „ „ 3.7 „ 2 lanc. inrichtingen.	19	497

Allerlei.

Ongevallen.

Twee groote branden braken uit.

De eerste op de werf „la Seyne", waarbij de geheele verzameling modellen verbrandde.

De tweede aan boord van het opleidingsschip voor „mécaniciens torpilleurs" de „Algésiras." Drie man worden vermist. Schade een millioen francs. Een zestigtal torpedo's, eenige zoeklichten, dynamo's, motoren enz. zijn verbrand. De „Cécille" zal de „Algésiras" vervangen.

Het Eng. s.s. „Taunton" liep in de Corcubian-baai (bij kaap Finisterre) op een rif, dat niet aangegeven was op Engelsche admiraliteitskaarten. Hier deed zich het merkwaardige geval voor, dat dit rif ongeveer 5 jaren geleden wel op die kaarten te vinden was, doch daarna niet meer, terwijl het op de laatste Februari-uitgave wel weder voorkwam.

De gezagvoerder van de „Taunton" werd deswege vrijgesproken.

Het Amerikaansche slagschip „Ohio" had wegens hare breedte moeite door het Suez-kanaal te komen en beschadigde hierbij haar S.B.-schroef, waarvan de drie bladen geheel verbogen werden.

Het Fransche transportschip „Nive", bestemd naar Tanger, is met krabbend anker tegen het slagschip „Brennus" aangekomen, waardoor haar roer beschadigd is.

24 Dec. werd de staatssleepboot de „Candan" aangevaren door de torpedoboot n°. 352 en kreeg belangrijke schade, zoodat zij in het dok moest worden opgenomen.

De torpedojager „Sagaie" vertrok eenige dagen vroeger uit het dok, doch moest onmiddellijk terugkeeren, daar men bemerkte, dat tijdens de herstelling eenige klinknagels waren vergeten aan te brengen.

Uit Tokio wordt over een ernstig ongeluk geschreven, dat in de baai van Tokio plaats had en waarbij 65 menschenlevens verloren gingen. In den morgen van 9 December begaven zich 88 matrozen en onderofficieren van den kruiser „Sjitosi" op ongeveer vijf Engelsche mijlen van Shinagawa bij Tokio gelegen, aan boord van een lichter om zich naar hun schip te begeven. Behalve de zeelieden bevonden zich nog eenige onderofficieren van het leger en eenige ziekenverpleegsters aan boord. Toen het vaartuig ongeveer twee derde van den weg had afgelegd stak een hevige wind op. De lichter was open en werd niet gesleept, maar geroeid. Ondanks de krachtsinspanning der matrozen liep het vaartuig vol water, zoodat een visschersboot in de nabijheid te hulp werd geroepen. Juist toen deze boot een deel der opvarenden over zou nemen, deed een zware golf de

wel reeds vroeger hebben plaats gevonden, tenminste wij lezen dat koning KAREL II van Engeland een Hollandsch pleizierjacht bezichtigde, dat de Theems opgevaren was.

De eerste dezer jachten kwamen uit Holland, w. o. het jacht van koning KAREL II, hetwelk deze van de Hollandsche Oost-Indische Compagnie ten geschenke ontving.

Het woord „jacht" stamt trouwens uit het Friesch, welke taal eeuwen lang op de Noordelijke zeeën de gebruikelijke was, en houdt verband met de woorden „jachten" en „jagen".

(„Marine Rundschau"):

Aan „le Yacht" n°. 1499 ontleenen wij het volgende over de voordeelen van turbines in verband met den bouw van het schip: „Vele deskundigen meenen uit den Russ.—Jap. oorlog de gevolgtrekking te mogen maken, dat het zware torengeschut de overwinning behaalde. Zonder in deze partij te kiezen, kunnen wij toch vaststellen, dat de verschijning der turbines aan boord bevorderlijk was voor de opstelling van het zware geschut, door de daling van het zwaartepunt dat zij meebrengt.

Waar het zware geschut in eenige torens verzameld is, is het noodzakelijk het schootsveld zoo groot mogelijk te maken.

Zeer bevorderlijk hiervoor is de mogelijkheid de torens zoo te plaatsen, dat de een over de ander kan heenschieten.

Achteruit is het steeds mogelijk de toren lager te plaatsen, tenminste tot een zekere minimum hoogte, doch vooruit is dit niet mogelijk, waar de nieuwe schepen, sneller en langer dan de oude, een hooger vrijboord behoeven, waardoor ook het geschut hooger komt. Ofschoon de nieuwe schepen grooter zijn dan de oude, zou de hierdoor ontstaande verhooging van het zwaartepunt onmogelijk blijken zonder de verlaging, veroorzaakt door het plaatsen van turbines.

Duitschland.

Zijne Majesteit de Keizer heeft voor de actieve vloot drie zilveren voorwerpen uitgeloofd als schietprijs, welke iederen keer zullen overgaan op het schip dat de beste uitkomsten behaalt. Onnoodig te zeggen, dat dergelijke bewijzen van belangstelling van het hoofd van den Staat aan de oefeningen zeer ten goede komen.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.").

Engeland.

De admiraliteit heeft nu officieel bepaald, dat de kosten voor ontvangst van vreemde officieren door den staat gedragen zullen worden. Een uitvoerige kostenopgave moet daartoe worden ingezonden. In 't vervolg zal verder op ieder nieuw aan te bouwen schip een hut speciaal gebouwd worden voor het op-

Staten den 1 September 1905 te Washington bijeenkwam, heeft in genoemde voordracht weergegeven een door studie en eigen aanschouwing verkregen beeld van de geheele Panama-doorgraving en hare geschiedenis en geeft in een der vijf onderdeelen een blik op het vele en het degelijke werk, dat sinds jaren door de Fransche ingenieurs verricht werd, ondanks deze lieden overtuigd waren, zelf nimmer het einde van dezen ontzaggelijken arbeid te zullen overleven.

De in druk verschenen voordracht, met ongeveer vijftien teekeningen en kaarten verduidelijkt, biedt ook voor lezers van het „Marineblad" zooveel belangwekkends, dat wij lezing ervan aanbevelen.

Afzonderlijke nummers van „De Ingenieur" zijn, zoolang de voorraad strekt (nog een 20-tal aanwezig), te verkrijgen tegen 50 ct. bij de administratie van het weekblad, Paveljoensgracht 17 en 19 te 's Gravenhage.

„Raadgever bij den aanleg van electrische zwakstroomgeleidingen", door P. Boer. Uitgegeven vanwege het Technisch-Bureau Marijnen te 's Gravenhage.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingen, enz.

Ned. Krt. No. 61. Noord- en Noordoostkust Banka 1 : 200.000, met plan Klabat Baai. 1 : 50.000.

's Gravenhage, December 1906. Prijs f 1,50.

Door deze uitgave vervallen Ned. krt. Nos. 60, uitgave 1889 en 61, uitgave 1888.

Door de uitgave van Verbeterblad B voor plannen op de Ned. krt. No. 185, aangekondigd in „B. a. Z." No. 149—1906, vervalt tevens plan a van schetskaart No. 51.

Ned. krt. No. 5a. Noordkust Sumatra. Straten nabij Noordwesthoek Atjeh. 1 : 30.000, met plan: Aroïh Lam Poejang. 1 : 10.000.

Voorloopige kaart.

's Gravenhage, December 1906. Prijs f 1.

Door deze uitgave *vervalt*: plan a van schetskaart No. 50.

„Ned. krt." No. 207. Noordzee. Monden van de Eems. 1 : 50.000.

's Gravenhage, 1889, groote correctiën 1906. Prijs f 2.60.

Door deze uitgave *vervallen* alle vorige.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE

Mutatiën in Nederland.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
t. ter zee.	H. P. Netscher	op pensioen gesteld		1 Dec.
t.-luit. t. z.	J. W. Termijtelen	bevorderd tot kapt. ter zee.		„
t. t. z. 1e kl.	G. R. van Nauta Lemke	bevorderd tot kapt.-luit. t. z.		„
t. t. z. 2e kl.	A. W. Boeke	Oost-Indië	1°. met verlof 2°. non-actief.	25 Nov. 6 Jan.
id.	G. J. T. Bakker	id.	1°. met verlof 2°. non-actief.	26 Nov. 10 Dec.
id.	G. P. Wesselink	overleden in Oost-Indië		
elborst 1e kl.	H. Keijser	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl.		11 Dec.
id.	H. A. Gregory	id.	id.	„
-mach. 2e kl.	J. de Winde	non-actief	Directie W/o.	7 Jan.
it. t. z. 2e „	O. van Slooten	Oost-Indië	1°. met verlof	3 Dec.
id.	A. L. Boeser	id.	2°. non-actief.	14 Jan.
.v.adm. 1e kl.	C. P. Soutendam	Van Speijk	non-actief	16 Jan.
id. 2e „	J. F. Hackfoort	non-actief	Van Speijk	„
it. t. z. 2e „	A. E. van Dishoeck	R. Claeszen	non-actief	16 Dec.
id.	R. van Ameijden van Duijm	Piet Hein	id.	5 Jan.
id.	W. Dwars	Wachts. A/d.	id.	„
id.	P. Haverkamp	non-actief	Wachts. A/d.	„
s	W. de Vries	benoemd tot off. v. gez. 2e kl.		1 Jan.
t. t. z. 1e kl.	P. H. v. Voorthuijsen	Friesland	non-actief	20 Dec.
id.	J. de Lange	Wachts. W/o.	Friesland	„
id. 2e „	J. A. Wichers Hoeth	Friesland	non-actief	„
id.	F. F. Prager	Marnix	non-actief	18 „
id. 1e „	M. H. E. Sachse	non-actief	Wachts. W/o.	3 Jan.
id. 2e „	F. H. A. Greve	id.	Marnix	„
id.	Jhr. G. L. Schorer	off.-instructeur Kon. Instituut	Marnix (o/z. dienst).	17 Dec.
id.	C. H. de Goeje	Departement	Marnix (o/z. dienst).	„
id. 1e „	A. W. Tirion	Marnix	off.-instructeur Kon. Instituut.	„
id. 2e „	C. Aronstein	tijdel. geplaatst Kon. Instituut	off.-instructeur Kon. Instituut.	„
t.-luit. t. z.	H. A. Schoonhoven	non-actief	Gelderland (Fijenoord).	2 Jan.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Off.-mach. 1e kl.	H. J. A. Lagaaij . . .	non-actief . . .	Werf W/o. . .	1 Jan.
Luit. t. z. 1e kl.	F. van Wageningen	Friesland . . .	non-actief . . .	22 Dec.
Off. v. adm. 1e kl.	Z. J. v. d. Vegte. . .	non-actief . . .	Kon. Instituut	1 Febr.
Off. v. gez. 2e kl.	W. de Vries	id.	Hospitaal W/o.	5 Jan.
Luit. t. z. 1e kl.	J. C. Bentz v.d.Berg	commt. Gier. .	commt. Atjeh .	1 „
Off. v. adm. 2e kl.	W.L.G. J. F. Cramer von Baumgarten	Hospitaal W/o.	Atjeh	„
id.	J. H. van Trooijen	non-actief . . .	Hospitaal W/o.	„
Kapt. ter zee .	J. W. Termijtelen .	commt. Heiligerlee .	non-actief	16 „
Kapt.-luit. t. z.	H. M. v. Straaten .	non-actief .	commt. Heiligerlee	„
Luit. t. z. 2e „	A. Seret	Wachts. W/o. .	non-actief . . .	11 „
id.	J. W. K. Tijl. . . .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	„
id.	G. J. T. Bakker . .	op verzoek eervol ontslagen .		1 „
id.	W. J. Smit	Oost-Indië . . .	1°. met verlof	17 Dec.
			2°. non-actief.	28 Jan.
Sch.-bij-nacht .	H. F. Blaauw . . .	op pensioen gesteld met titulairen rang van vice-admiraal.		1 „
Kapt.-luit. t. z.	G.R.v. Nauta Lemke	Dept. v. Marine	tijdelijk inspecteur artillerie.	„
Luit. t. z. 1e kl.	F.W.J. Groeneboom	1e off. Bellona	Dept. v. Marine	16 „
id.	F. van Wageningen	non-actief . . .	1e off. Bellona	„

Mutatiën in Oost-Indië.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Off. v. adm. 1e kl.	C. V. Veldman . .	uit Nederland.	K. d. Nederl. .	22 Sept.
Kapt. d. marin.	A. J. Paehlig . . .	id.	id.	„
Luit. t. z. 1e kl.	H. H. O. v. Hecking Colenbrander . .	id.	id.	1 Oct.
id.	L. A. v. d. Stok . .	id.	K. Wilhelmina	„
id. 2e „	J. H. G. Kremer .	id.	Dep. d. Mar. .	„
Kapt. d. marin.	P. J. van Trooijen.	K. d. Nederl. .	gerepatrieerd .	3 „
Luit. t. z. 2e kl.	P. Haverkamp . . .	id.	id.	„
Off.-mach. 1e „	H. J. A. Lagaaij. .	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e „	F. J. Heeris	Bali.	id.	„
Off. v. adm. 2e „	P. H. Sluijter. . . .	de Ruijter . . .	Siboga	4 „
Off. v. gez. 2e „	A. G. Theunisse . .	Dep. d. Mar. .	Van Doorn . .	6 „
Kapt.-luit. t z.	H. O. W. Planten .	uit Nederland.	K. Wilhelmina	8 „
Luit. t. z. 2e kl.	L. van Verre. . . .	K. d. Nederl. .	gerepatrieerd .	9 „
id.	F. H. A. Greve . .	id.	id.	„
Off. v. adm. 1e kl.	Z. J. v. d. Vegte .	id.	id.	„
id. 2e „	J. F. Hackfoort .	Siboga	K. d. Nederl. .	10 „
Luit. t. z. 2e „	W. A. Maas	Kon. Regentes	id.	„
Off.-mach. 2e „	J. M. Madsen . . .	Zeeland	Borneo	„
Luit. t. z. 2e „	A. Vos	Bali . . .	K. Regentes .	„
Off.-mach. 2e „	T. de Jonge	id.	Zeeland	„
Luit. t. z. 1e „	C. A. Fock	id.	Borneo.	„
id. 2e „	S. H. Leegstra. . .	id.	id.	„
id.	G. J. Wijers	id.	id.	„

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
t. t. z. 2e kl.	A. F. Hansen . . .	Bali . . .	Borneo . . .	10 Oct.
v. gez. 1e „	H. Kruijne	id.	id.	„
v.adm. 2e „	H. D. Rubenkoning	id.	id.	„
t. t. z. 2e „	F. W. van Rees. .	Zeeland	id.	„
id. 1e „	J. P. Guépin	Dep. d. Mar. .	gerepatrieerd .	11 „
id. 2e „	O. van Slooten. . .	Van Doorn . .	K. d. Nederl. .	12 „
id.	J. J. v. d. Linden .	Koetei	id.	„
v. gez. 1e „	S. Ruitinga.	Van Doorn . .	gerepatrieerd .	13 „
-mach. 2e „	J. de Winde	de Ruijter. . .	K. d. Nederl. .	„
t. t. z. 1e „	J. B. M. ten Bosch	K. Wilhelmina	H. Hendrik . .	15 „
id.	W. B. K. Boom . .	uit Nederland.	Koetei	„
id.	A. C. Dunlop . . .	gedet. 1e afd.	Dep. d. Mar. .	16 „
id. 2e „	J. H. G. Kremer .	id. 2e „	id.	„
id. 1e „	H. H. O. v. Hecking Colenbrander. . .	id. bij het	Marine Etablis.	„
-mach. 2e „	J. de Winde	K. d. Nederl. .	gerepatrieerd. .	17 „
pt.-luit. t. z.	J. Albarda	Dep. d. Marine	id.	„
it. t. z. 2e „	W. C. Loudon . . .	id.	id.	„
id. 1e „	O. van Lennep. . .	K. d. Nederl. .	id.	„
v.adm. 2e „	J. F. Hackfoort . .	id.	id.	„
it. t. z. 2e „	J. W. K. Tijl. . . .	id.	id.	„
id.	A. W. Boeke. . . .	H. Hendrik . .	K. d. Nederl. .	18 „
elborst 1e kl.	C. bar. de Vos van Steenwijk.	de Ruijter. . .	Koetei	„
it. t. z. 1e kl.	S. de Ranitz	uit Nederland.	Dep. d. Mar. .	19 „
id.	P. A. Bik.	id.	K. d. Nederl. .	„
p. M. S. V. D.	W. F. v. d. Waarden	id.	id.	„
v. gez. 1e kl.	J. G. Detmers . . .	id.	Serdang	„
it. t. z. 2e „	A. W. Boeke. . . .	K. d. Nederl. .	gerepatrieerd .	23 „
id.	H. A. Romswinckel	de Ruijter. . .	Siboga	„
j.-administr.	H. G. Gerdes. . . .	H. Hendrik . .	de Ruijter. . .	24 „
elborst 1e kl.	A. J. W. v. Anrooij	de Ruijter. . .	H. Hendrik . .	„
it. t. z. 1e kl.	A. J. Gooszen . . .	Koetei	K. d. Nederl. .	25 „
id. 2e „	G. J. T. Bakker . .	H. Hendrik . .	gerepatrieerd .	26 „
id.	A. L. Boeser	Koetei	K. d. Nederl. .	„
id.	M. W. Schalij . . .	K. Wilhelmina	Koetei	„
v. gez. 2e kl.	P. Geerke.	Serdang	Zeeland	27 „
it. t. z. 2e „	F. W. van Rees. .	Borneo.	K. d. Nederl. .	„
id. 1e „	J. M. v. Wickevoort Crommelin. . . .	onthev. betrekk.	chef torpedod.	„
id.	A. J. Gooszen . . .	belast betrekk.	id.	„
id. 2e „	G. L. Heeris	Van Gogh . . .	K. Regentes .	29 „
id.	C. R. F. Tollenaar	Zeeland	Van Gogh . . .	„
v.adm. 2e kl.	J. Mager	Koetei	K. Regentes .	„
id.	J. J. de Kruijff. . .	H. Hendrik . .	Koetei	„
it. t. z. 2e kl.	R. J. Brakema. . .	K. Wilhelmina	Borneo.	„
id.	J. C. Tollenaar. . .	K. Regentes .	Mataram. . . .	„
id. 1e „	W. Cornelis.	Zwaluw	Havik	13 Mrt.
id.	id.	Havik	K. d. Nederl. .	27 Sept.

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	
Off.v.adm. 2ekl.	H. M. de Groot	K. Regentes	H. Hendrik	
Luit. t. z. 2e „	O. van Slooten	Kon. d. Ned.	gerepatrieerd	
id.	A. L. Boeser	id.	id.	
id.	F. A. Gastmann	Mataram	Zeeland	
Kapt.-luit. t. z.	H. Herman	H. Hendrik	Kon. d. Ned.	2
Luit. t. z. 2e kl.	C. ter Poorten	Van Gogh	id.	3
id.	K. P. F. Schmitt	Zeeland	K. Regentes	
Adelborst 1e kl.	H. A. Gregory	K. Regentes	Zeeland	
Off. v. gez. 2e „	W. A. Stark	Zeeland	K. Regentes.	
Luit. t. z. 2e „	Jhr. J. C. A. v. d. Wijck	Siboga	K. Wilhelmina	4
id. 1e „	J. L. v. Leschen	H. Hendrik	K. Regentes	10
id.	C. F. Kruisinga	Kon. d. Ned.	H. Hendrik	
id.	J. Hofstede	K. Regentes	Kon. d. Ned.	
id.	S. F. Nolst Trenité	uit Nederland	Mataram	11
Adelborst 1e kl.	H. IJssel de Schepper	K. Wilhelmina	Dept. d. Mar.	12
Luit. t. z. 2e kl.	P. J. Jager	Kon. d. Ned.	gerepatrieerd	15
id. 1e „	J. S. A. Kroon	id.	id.	
1e luit. marin.	H. Willems	id.	id.	
Luit. t. z. 2e kl.	W. J. Smit	Zeeland	id.	
id.	J. van Hengel	de Ruijter	Zeeland	
id.	D. A. v. d. Laan	id.	Dept. d. Mar.	17
id.	J. M. de Booij	id.	H. Hendrik	
id. 1e „	J. Soutendam	Mataram	Kon. d. Ned.	
Adelborst 1e „	P. S. van 't Haaff	uit Nederland	K. Wilhelmina	
id.	W. J. D. Posthumus	id.	id.	
id.	J. T. Fürstner	id.	Zeeland	
id.	J. A. V. Swenker	id.	id.	
id.	T. P. v. d. Berg	id.	id.	
Luit. t. z. 2e kl.	G. P. Wesselink	Van Gogh	Kon. d. Ned.	18
id.	D. Vreede	Mataram	id.	
id.	W. J. Hoffman	de Ruijter	Mataram	
Adelborst 1e kl.	H. Keijzer	H. Hendrik	Van Gogh	19
Luit. t. z. 2e „	A. Vos	K. Regentes	H. Hendrik	
id.	C. Mörzer Bruins	Koetei	Kon. d. Ned.	
id.	J. A. Brouwer	Kon. d. Ned.	Koetei	
id.	C. ter Poorten	id.	K. Regentes	
id.	A. M. v. Roosendaal	K. Regentes.	Kon. d. Ned.	
id.	C. Mörzer Bruins	Kon. d. Ned.	Van Gogh	20
id.	J. L. Andreae	Van Gogh	H. Hendrik	22
id.	J. C. P. Eeftinck Schattenkerk	uit Nederland	K. Wilhelmina	26
id.	J. M. L. Gerken	Dept. d. Mar.	gerepatrieerd	28
id. 1e „	W. Cornelis	Kon. d. Ned.	id.	
id. 2e „	J. P. Remijnse	id.	id.	



INHOUD:

21e Jaargang 1906—1907. 7de en laatste Aflevering. — 23 Maart 1907.



MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

G. F. NOORDHOEK HEGT, J. D. ALBARDA, H. J. ALBARDA,
C. ARONSTEIN, Jhr. G. L. SCHORER, C. L. M. BIJL DE VROE,
J. TISSOT VAN PATOT, *(secretaris).*

DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.

MICHIEL ADRIAENSZOON DE RUYTER.

Toen 25 April 1607, de brave JACOB VAN HEEMSKERCK in de baai van Gibraltar, de schitterende overwinning van de Nederlandsche vloot, op de vloot van het trotsche Spanje, onder het bereik van de Spaansche forten met zijn leven betaalde, was juist een maand te voren, in het eenvoudige gezin van een bierdrager, een kind geboren, dat zou opgroeien tot den grooten admiraal, in wiens hand eenmaal de vloot, het wapen zou zijn, waarvan het lot van Nederland en daarmede het lot van Europa afhing.

Toen het gezin in den loop der jaren met twaalf kinderen gezegend werd (hij was de vierde), was er spoedig geen ruimte meer voor den levenslustigen knaap. Ook de school was hem te eng en het eentonige werk in de lijnbaan kon hem niet boeien.

Voor zulke jongens was in de zeeprovinciën, vooral in Zeeland, maar één ideaal, de zee. Van de zee had ieder in die dagen den mond vol, daar was flink werk waar het op aan kwam, daar was elke vastberaden jongen wat waard en kon bewijzen, wat in hem stak. Wanneer oudere jongens uit zee terugkeerden en verhaalden van hun stout bestaan, van de wonderlijke dingen, die zij gezien hadden, van de gevaren waarin zij hadden verkeerd, dan watertandde elke jongen en haakte naar het oogenblik om zoo iets te ondervinden.

Die tijd was vol leven. De jonge staat dreef, na de twee mislukte pogingen om een vreemd souverein aan het hoofd te krijgen, nu reeds 20 jaar op eigen wieken, en thans, na de geweldige krachtsinspanning te land zoowel als ter zee, werd het bestand gesloten en de Republiek erkend als staat.

De ondernemingen ter zee, eerst tegen de onoverwinnelijke vloot, daarna in verbinding met de Engelschen tegen de Spaansche havens, en eindelijk de tochten geheel alleen onder VAN DER DOES, HAUTAIN en HEEMSKERCK, hadden den naam der Nederlanders als geduchte en ondernemende krijgslieden ter zee gevestigd.

Gedurende het bestand werden de wapens in Oost en West niet neergelegd. Daar streden de groote compagniën onverdroten door en breidden met het zwaard in de vuist hun handel en gezag uit.

kapiteins en zijn schip en bemanning tot het hoogste vermogen op te voeren.

Dit alles was zijn patroons niet ontgaan. Zij waren warme vaderlanders, en zaten in de Magistratuur van Vlissingen en in de Staten van Zeeland. Het is dus niet te verwonderen, dat zij hun bekwamen, ondernemenden kapitein MICHIEL ADRIAENSZOON DE RUYTER noemden onder de bekwame bevelhebbers, die in de termen vielen om aangesteld te worden tot kapitein op een der schepen van de vloot, die uitgerust werd om Portugal na den opstand tegen Spanje bij te staan. Men hoopte daardoor de weerkracht van Spanje nog meer te verzwakken.

Zoo werd hij 20 Juni 1641 door Prins FREDERIK HENDRIK benoemd niet alleen tot kapitein van het schip „De Haze", maar tevens tot schout bij-nacht van de hulpvloot, die naar Portugal zou gaan onder bevel van den admiraal ARNOLD GIJSELS en den vice-admiraal JACOB PIETERSE TOLCK.

Den 6den Juli 1641 legde hij in den Raad ter Admiraliteit in Zeeland den eed van getrouwheid af, en liep 28 Juli daaropvolgende in zee.

De voorgenomen vereeniging met de Portugeesche en Fransche vloten had nog niet plaats gehad, toen het 3 November op de hoogte van kaap Sint Vincent met de Spaansche vloot tot een treffen kwam. Het escader van het land, waarvoor men streed, lag toen in Marseille.

De zeeslag toonde duidelijk aan hoe weinig een slecht georganiseerde vloot waard was. Het optreden van vele kapiteins was verre van loffelijk. Het schip van DE RUYTER kwam zwaar gehavend, bijna zinkende in Lissabon, waar de Koning alle kapiteins met een gouden keten vereerde.

21 Januari 1642 was DE RUYTER, na een zorgvolle reis, weer terug in het vaderland.

Zoo verliep zijn eerste tocht tot hulp van een vreemd vorst. Weinig vermoedde hij toen, dat zijn laatste tocht in de zelfde streken, een zelfde doel zou hebben, dat ook daarbij de bondgenoot, voor wiens zaak men streed, aan de Hollanders de zware taak bijna geheel zou overlaten, en dat die tocht hem het leven zou kosten.

In de jaren van 1643—1651 voer hij weder ter koopvaardij. Talloos waren daarbij de gevaren door de kapers, de roovers en de zee. Steeds van zijn goed recht overtuigd, eerlijk en rond zeeman, verantwoordelijk voor bemanning en schip, was hij steeds de zorgvolle, vooruitziende leider, ontzag hij zich zelf nimmer, anderen altijd als het kon en behield hij onder alle omstandigheden zijn kalm stout vastberaden optreden, waardoor hij immer de omstandigheden ten zijnen gunste wist te leiden.

Hij dankte bij alles God voor Zijne leiding, voor de geestkracht en het snelle verstand, dat Hij hem gaf, om altijd den juisten weg te kiezen. Waar meermalen alle andere schepen door het woedende element werden verzwolgen, zooals in de West-Indische orkanen meermalen gebeurde, bleef zijn schip

DE RUYTER. Er is een klimax in die reeks. Steeds staat de volgende op de schouders van zijn voorganger.

Er was een tijd van bedenkelijke verslapping geweest toen MAURITS HEEMSKERCK benoemde, maar ook toen FREDERIK HENDRIK in 1629 PIET HEYN, en in 1637 TROMP tot vlootvoogd aanstelde.

In 1652 brak een gevaarvolle tijd voor de Republiek aan.

Ondanks alle pogingen in Engeland bleef de Nederlandsche handel den Britschen ver overvleugelen, dank zij hare ligging op het vasteland in het centrum van West-Europa.

Wat niet langs natuurlijken weg bereikt werd, moest door het geweld verkregen worden, en de Engelsche regeëring had ingezien, dat Engeland dan alleen een bevoorrechte plaats zou hebben, wanneer zij niet in naam, maar ook in daad de heerschappij der zee bezat. Onverdroten werkte men daar aan de oorlogsvloot. Maar de STUARTS waren geestelijk niet sterk genoeg om door te tasten, daarvoor moest een CROMWELL aan het hoofd staan.

Na eenige mislukte pogingen tot een verbond tusschen de twee protestantsche republieken, was de acte van navigatie de eerste maatregel. De sterke, goed georganiseerde oorlogsvloot zou in den spoedig daarna te provoceeren oorlog de rest doen.

De Republiek, van haar goed recht bewust, meende en hoopte door overtuiging haar rechten te kunnen handhaven. De oorlog brak uit en de slecht samengestelde vloot was niet bestand tegen de krachtige zeemacht van de Engelschen. Hoe geoefend ons personeel ook was, de noodige samenwerking ontbrak en TROMP kon de groote fouten niet goed maken. Hij kon er slechts de gevolgen van verminderen. De slechte schepen, minderwaardige kanonnen, slechte uitrusting, waren meermalen de verontschuldigingen voor het vermijden van het gevecht.

Onder die omstandigheden wordt DE RUYTER voor de tweede maal geroepen tot den dienst van het Vaderland en aangesteld tot vice-commandeur bij de admiraliteit van Zeeland over een escader van 30 schepen tot begeleiding van een vloot van 70 koopvaarders door het Kanaal.

TROMP was BLAKE achterna in de Noordzee. ASCUE lag met 40 schepen in het kanaal en bedreigde den handel.

En voor de eerste maal toonde DE RUYTER zijn bekwaamheid in het besturen van een vloot. Hij wist met zijn escader van 30 schepen de sterkere vloot van ASCUE te verslaan. Door zijn voorbereiding, zijn raad, zijn helderen blik was het mogelijk om, ondanks het slechte materieel, het personeel zoo te bezielen, dat op 26 Augustus 1652 eene schitterende overwinning bevochten werd bij Plymouth, zoo zelfs, dat men beraadslaagde over een voortgezetten aanval op de Engelsche vloot en de havens.

Maar de ontredderde toestand van zijn vloot maakte aanvallend optreden op eene vijandelijke kust, die bovendien in lij was, roekeloos, en DE RUYTER besloot tot den terugtocht. Na een tocht van 37 dagen vereenigde hij zich met de vloot van

rechte of ten onrechte verdachte Hollandsche koopvaarders te nemen.

Zijn optreden was zoo krachtig en doeltreffend, dat reeds 2 Maart 1655 Burgemeesters en Regeerders van Amsterdam hem vereerden met het groot-burgerschap van die stad, toen de grootste koopstad der wereld.

Hetzelfde jaar gaat hij weder naar de Middellandsche zee. Door zijn persoonlijk optreden kwam een zeer voordeelig tractaat tot stand met Salee (Marokko).

Thuis gekomen 2 Mei 1656 gaat hij 31 Mei daaropvolgende naar de Oostzee om de blokkade van Dantzig door de Zweden te beletten. In November keert hij huiswaarts en gaat in December met een escader ter begeleiding van een koopvaardijvloot naar de Middellandsche zee.

De handelingen van de Fransche kapers maakten weder krachtig optreden noodzakelijk.

Zijn taak was zeer moeilijk. Eindelijk gelukte het hem twee Fransche kapers „la Regina" en „le Chasseur" op heeterdaad te betrappen en te nemen.

Lodewijk XIV was woedend over deze daad en eischte voldoening. Beslaglegging op onze schepen in de Fransche havens werd beantwoord met beslaglegging op de schepen in de havens der Republiek en orders werden gegeven aan de vloot om represaille te nemen. Op verdere maatregelen van Fransche zijde werd alle handel op Frankrijk verboden. Door het krachtig optreden van onzen gezant Boreel gaf Frankrijk voldoening. De Ruyter ontving niet het door Lodewijk XIV geëischte ontslag, maar als belooning een gouden keten met penning.

In 1657 en '58 strijdt De Ruyter tegen Portugal in den oorlog naar aanleiding van gebeurtenissen in Brazilië, waar de West-Indische Compagnie weggedrongen was door de opstandelingen. Mei 1659 gaat hij weder naar de Oostzee ter versterking van de vloot van Van Wassenaer, na den slag in de Sont (8 Nov. 1658) en de daaropgevolgde overwintering van onze vloot in Kopenhagen. Het Haagsche tractaat en het zenden van een sterke Britsche vloot onder Montagu, maakte versterking van onze zeemacht daar noodzakelijk.

Toen de Engelsche vloot was teruggekeerd en Wassenaer met een gedeelte van onze vloot naar huis was gegaan, werd onder leiding van De Ruyter de landing op Funen volbracht en 26 November 1659 de stad Nyborg gebombardeerd. Gedurende dien winter stond hij den Deenschen Koning met raad en daad ter zijde, en in Juni 1660 volgde de vrede van Kopenhagen. De Ruyter werd door den Koning van Denemarken in den adelstand verheven. In het wapen, dat hij toen aannam, komt de Deensche vlag in één der kwartieren voor.

Einde 1660 in het vaderland terug, eischt de Republiek begin 1661 weder zijne diensten in de Middellandsche zee. Door zijn beleid en vastberadenheid komen verdragen tot stand met Algiers en Tunis. In 1663 keert hij terug, maar 8 Mei 1664

macht de heerschappij der zee moeten verkrijgen en daarmee aan Engeland den wereldhandel verzekeren.

De Engelsche diplomatie wilde het echter daarheen leiden, dat zij door handelingen van Hollanders tot een in het oog der wereld gerechtvaardigden oorlog gedwongen werd.

In Noord-Amerika lag de Hollandsche kolonie van de West-Indische Compagnie, Nieuw Nederland tusschen Engelsche volksplantingen in en de prachtige Hudson was in ons bezit, tot grooten naijver van de Engelschen. Ook op de Westkust van Afrika grensden de bezittingen der handelscompagniën van beide rijken aan elkaar. Geschillen over de grenzen werden dus gemakkelijk gevonden en, in vollen vredestijd, nam een Engelsch escader onder RICHARD HOLMES eerst onze bezittingen op de Westkust van Afrika daarna Nieuw Nederland. Op de billijke vertoogen van de Staten-Generaal werd geantwoord, dat het quaesties waren tusschen de Geoctrooieerde compagniën en dat staatsinmenging niet wenschelijk werd geacht. De Hertog van York, admiraal der vloot en broeder des Konings, was directeur van de Engelsche Afrikaansche Compagnie, bovendien waren eenige Engelsche Koningsschepen bij den aanslag gebezigd. Terwijl men hier de vloot gereed maakte om op alles voorbereid te zijn, werd aan DE RUYTER de geheime last verstrekt om uit de Middellandsche Zee naar de kust van Guinea te gaan en daar alles te heroveren.

1 September 1664 ontving hij in Malaga die lastgeving. De opdracht was uiterst moeielijk, de uitvoering gevaarlijk. In vreemde havens zich heimelijk voor te bereiden voor een dergelijken tocht, terwijl de Engelschen op hem letten, was zeer bezwaarlijk, want hij moest zich niet alleen van voorraden voorzien, maar ook van kaarten, en zijn schepen, die zeer vervuild waren, schoonmaken. Bovendien baarde één omstandigheid hem groote zorg: op de geheele vloot was slechts één kwartiermeester, die de kust van Guinea had bevaren.

Door allerlei voorwendsels werd de Britsche admiraal LAWSON misleid, de schepen zoo goed mogelijk voorzien en schoongemaakt en zoo ontsnapte hij aan de Engelsche waakzaamheid en nam zijn beroemde tocht een aanvang.

Guinea werd vermeesterd en daarna naar Amerika overgestoken, om te trachten Nieuw Nederland terug te nemen. Maar met het kleine eskader van vervuilde schepen vermocht hij weinig uit te richten. Ver van bevriende havens zou hij, bij een treffen in de hachelijkste omstandigheden geraken. Hij zeilde daarom langs Amerika, nam een dertigtal Engelsche koopvaarders en kwam, na de Faroër en Bergen te hebben aangedaan, ondanks de op hem loerende Engelsche eskaders, den 6en Augustus behouden te Delfzijl binnen.

De Tweede Engelsche oorlog was toen al lang begonnen. In Maart 1665 was de oorlog verklaard en 13 Juni daarop volgende had de vloot van 103 schepen, waarop aller hoop gevestigd was, waarmede de trotsche Brit verslagen zou worden, bij

van de Engelschen, die listiglijk van Nederlandsche vlaggen hadden gebruik gemaakt.

De vloot bleef in zee, oefende zich zoo veel mogelijk en zocht in het najaar de havens op.

Het jaar 1666 bracht de vloten bij elkaar, eerst in den Vierdaagschen, daarna in den Tweedaagschen Zeeslag.

Vooral in den Vierdaagschen Zeeslag bewees DE RUYTER zijn meesterschap in de tactiek. Zijn geestkracht en beleid stelden hem in staat telkens de meest doeltreffende maatregelen te nemen. Hij liet den Engelschen de loef, als die voor hen nadeelig was en brak in op het juiste oogenblik. Hij was in staat om den vierden dag, nadat de Engelschen 20 nieuwe schepen hadden gekregen, met zijn vloot den vijand in verwarring te brengen en hem op de vlucht te slaan.

Negentien dagen na dien slag was de vloot weder in zee.

Voor degenen in Engeland, die gemeend en gehoopt hadden, dat men in dezen oorlog de Nederlandsche zeemacht zou kunnen vernietigen, was het aanvallend optreden dat nu volgde, eene ontgoocheling.

Door de onbekendheid met de vaarwaters naar de Theems was een actie tegen de Engelsche vloot bij Queensborough toen onmogelijk.

Het strategische beleid van DE RUYTER deed hem vervolgens steeds post vatten op de Schooneveldsche vlakte voor de Zeeuwsche zeegaten. De aanwezigheid van vele ondiepten, waar wel de Hollandsche, maar niet de diepergaande Engelsche schepen konden varen, maakte onze vloot daar meer slagvaardig. Bovendien waren door de overheerschende westenwinden die zeegaten onder de lij, dus voor ontredderde schepen gemakkelijk te bereiken.

1 Augustus kwam de Engelsche vloot in zee en 4 en 5 Augustus had de Tweedaagsche Zeeslag plaats.

In het begin van den slag verloor de voorhoede zijn drie aanvoerders, JAN EVERTSEN, TJERK HIDDES DE VRIES en KOENDERS, waarop zij week. TROMP vervolgde de Engelsche achterhoede onder SMITH en raakte uit zicht. DE RUYTER kreeg toen met zijn middeltocht de vijandelijke voorhoede en middeltocht tegen zich. Den volgenden morgen, toen TROMP nog niet terug was, kon hij niet langer stand houden, volbracht den meesterlijken terugtocht naar de Deurloo en viel met verlies van slechts twee schepen binnen.

De bezetting der Hollandsche zeegaten volgde, en in verband daarmede de verbranding van de koopvaardijvloot in het Vlie en de lafhartige aanval op de arme visschersdorpen op Terschelling, waar alles verwoest werd.

Schitterend werd dit gewroken door den roemrijken tocht naar Chatham.

Behalve de geweldige indruk, die dit wapenfeit maakte, was een der meest gelukkige verschijnselen, dat bij de veroveringen geen particulier eigendom werd verwoest. De strengste bevelen waren tegen verbranding en plundering daarvan gegeven en

nig samenhangende republiek maakte voorziening daarin uiterst moeilijk. Dat was de reden, waarom de hulpvloot die gezonden zou worden uit slechts 18 schepen zou bestaan. Men rekende op een voldoende sterkte van de vloot van Spanje.

De Ruyter wist bij ondervinding wat die vloot waard was. Krachtig verzette hij zich, toen zijn raad ingewonnen werd, tegen de onderneming op die schaal, maar toen het besluit genomen was, was hij bereid, hoe zeer een somber voorgevoel hem vervulde en hij lichamelijk bezocht was door gebreken des ouderdoms.

Het was bij die gelegenheid, dat hij het bekende antwoord gaf, toen hem gevraagd werd „of hem in zijn oude dagen de moed begon te ontzinken", *„Ik heb mijn leven veil voor den staat, maar ik ben verwonderd en 't is mij leed dat de Heeren de vlag van den Staat zoo veil hebben en wagen"*, en daarna toen hem verzocht werd het commando te aanvaarden: *„De Heeren hebben mij niet te verzoeken maar te gebieden, en al wierdt mij bevolen 's Lands vlag op een enkel schip te voeren, ik zou daarmee 't zee gaan, en daar de Heeren Staten hun vlag betrouwen zal ik mijn leven wagen."*

En dit geschiedde twee jaar nadat hij de schitterende overwinning bij Kijkduin had bevochten.

Hoe droef klonken zijne woorden van afscheid aan zijne vrouw: „Ik zeg U adieu, en niet adieu alleen, maar adieu voor eeuwig, want ik denk niet weer te komen. Ik zal in dezen tocht blijven, ik voel het".

In dien laatsten tocht gaf hij in den slag bij Stromboli 7 Januari 1676 nog de schitterendste bewijzen van zijn strategische en taktische bekwaamheid.

Eindelijk in den laatsten slag, dien bij Syracuse, waarbij hij als onderbevelhebber commandant van de voorhoede was, werd hij in het begin van den slag zwaar gewond aan den linkervoet, en door zijn val van het 7 voet hooge zonnedek bovendien nog gekneusd. Hij werd in de kajuit gebracht. En daar liggende, niet meer in staat de leiding te voeren, legde hij door het uiten van de woorden:

„Heere geef nu een gewenschte uitslag in mijne zwakheid, gelijk Gij Uwen volke gaf, toen ik sterk was, opdat blijke dat wij alles door U doen en dat Gij het alleen doet, zoowel door zwakken als kloeken, zoowel door weinigen als door velen,"

de belijdenis af van zijn innigste voelen en denken, van zijn volmaakte zelfverloochening. Hij wenschte dat God nu zou bewijzen, dat hij altijd was geweest zijn werktuig.

Zeven dagen na den slag, den 29sten April 1676 gaf hij na een geduldig lijden den geest.

Weinig levens zijn zoo rijk aan de schoonste daden bekroond met de grootste en gelukkigste gevolgen. Hij was een mensch in de volste beteekenis van het woord.

Fijn besnaard van gevoel, toegerust met een bijzonder krachtigen wil, kon hij zich boven alles verheffen, wist hij alle

karakters te begrijpen en was hij de strenge vriend van allen. Het was hem gegeven in de neteligste omstandigheden zich zelf gelijk te blijven en anderen te bezielen en op te wekken.

Afkeerig van allen strijd werd hij de grootste krijgsman; ongevoelig voor lof werd hem de hoogste lof toegebracht; zonder wereldsche eerzucht, niets liever wenschend dan een rustig vredig bestaan, werd hem het meest verantwoordelijke ambt opgedragen.

Gelukkig het land dat dien man heeft voortgebracht.

Moge de viering van het derde eeuwfeest van De Ruyter's geboorte voor velen een opwekking zijn, om zijn leven en vooral zijn karakter te leeren kennen en begrijpen.

Willemsoord, Maart 1907. H. J. Boldingh.

BESCHOUWINGEN VAN ALGEMEENEN AARD BETREFFENDE DEN MODERNEN ZEEOORLOG.

(Lezing, gehouden in de zaal van het Directiegebouw der Marine te Willemsoord den 15en Februari 1907, door den Kapitein-Luitenant ter zee C. C. Zegers Rijser, *Adjudant i. b. d. van H. M. de Koningin).*

M. H.!

„La ligue maritime française" heeft in het afgeloopen jaar eene prijsvraag uitgeschreven, waarbij gevraagd werd naar de lessen, die te trekken zijn uit de zeeoorlogen van de laatste halve eeuw. De lezing van het bekroonde antwoord van de hand van den oud-zeeofficier Blanchon interesseerde mij in hooge mate, omdat de beschouwingen van den schrijver voor mij een nieuw licht deden opgaan over sommige gebeurtenissen in de geschiedenis, maar ook omdat vele van zijne conclusies zoo geheel overeenkwamen met gevolgtrekkingen, die ik reeds lang bij mezelf had gemaakt. Ik vond in het geschrift als het ware vele van mijn eigen reeds lang verzamelde aanteekeningen terug.

Gesterkt door de wetenschap, dat ik in een bekroond schrijver een geestverwant bezat, vatte ik den moed om, gedeeltelijk aan de hand van den bovengenoemden arbeid van Blanchon, voor de volgende beschouwingen uwe aandacht te vragen, hoewel ik mij niet ontveins, dat aan het eind van den avond wellicht velen onder mijn gehoor zullen zeggen: „we hebben niet veel nieuws gehoord."

Er is te veel geschreven, dan dat een voordracht over dit onderwerp oorspronkelijk zou kunnen zijn; hier zijn samen gebracht daadzaken, die elk afzonderlijk en los van elkaar U allen bekend zijn.

Het halve dozijn belangrijke maritieme conflicten, dat in de laatste 50 jaren plaats had, geeft de gelegenheid, om een groot aantal lessen van allerlei aard in het licht te stellen. Oogenschijnlijk loopen de omstandigheden zeer uiteen en zijn vele opvolgende gebeurtenissen met elkaar in tegenspraak. Toch, als men ze aandachtig beschouwt en ze goed vergelijkt, slaagt men er in voldoende overeenkomende conclusiën te trekken.

Het is niet twijfelachtig, dat het meest volmaakte voorbeeld, dat we van den modernen zeeoorlog hebben, gegeven is door de worsteling tusschen Rusland en Japan. Het is tegelijkertijd de meest recente en ook de belangrijkste der hedendaagsche toepassingen van de krijgskunst ter zee. Toch werd in dezen oorlog geen ervaring opgedaan omtrent alle strijdmiddelen; trouwens geen enkele oorlog heeft al de bekende oorlogsmiddelen in toepassing gebracht.

Aan de Yalou ontbraken de granaten met groot explosief vermogen; bij Cuba werd het gebruik van de torpedo verwaarloosd; bij Tsoushima speelde de groote pantsergranaat geen belangrijke rol en werd nog geen gebruik gemaakt van de onderzeeboot.

De toekomstige ontmoetingen houden dus nog hunne verrassingen. De groote onbekende zetelt op dit oogenblik in het gebruik van de onderzeeboot. Wanneer de sous-marin zal blijken te voldoen aan de groote verwachtingen, die er door velen aan gesteld worden, dan kan het wezen van den zeeoorlog wellicht belangrijk veranderen en in dat geval zou het tijdperk, dat ik hedenavond bespreek, aangeduid kunnen worden door de grenzen: „van de stoom-oorlogsmarine tot aan de onderzeeboot."

Ook op het gebied van politiek en strategie vinden we een gekarakteriseerd tijdperk. Tusschen Frankrijk en China, Spanje en Amerika, Engeland en Transvaal, Rusland en Japan ziet men oorlogen tusschen twee rijken, gelegen in verschillende wereld-deelen. De wereldmacht, tot voor kort geconcentreerd in Europa, heeft zich langzamerhand verplaatst. Het oude Europeesche privilege is aangetast, groote machtige rijken in andere wereld-deelen hebben meezeggingsrecht verworven en na de politiek van het Europeesch evenwicht krijgen we de politiek van het wereldevenwicht.

Laten we den wensch uitspreken, dat in die wereldpolitiek Nederland bewaard zal blijven voor het lot van hen, die ten ondergaan, omdat niet in tijds alle maatregelen genomen werden, om zulk een ondergang te voorkomen.

In de eerste plaats wensch ik te bespreken het karakter der operatiën in den zeeoorlog.

Wanneer we de tegenwoordige periode beschouwen, dan zien we nergens een zuivere zeeoorlog, in geen enkel geval werd de oplossing van het geschil door de beide partijen of een der partijen enkel en alleen opgedragen aan de strijdkrachten ter zee. In geen enkel geval waren de operatiën beperkt tot ont-

moetingen tusschen schepen. Er bestaat geen specifieke zee-oorlog of specifieke landoorlog. Er is slechts *„de oorlog"*, die samenvoegt en samenschikt alle mogelijke krachtsmiddelen en die er toe leidt de aanvallen te richten op elk terrein, waar men er zijn voordeel mee denkt te doen.

De eenvoudige opsomming der laatste oorlogen is voldoende, om het algemeene van het samengestelde karakter duidelijk te doen uitkomen. Amerikaansche Secessieoorlog, Oostenrijk en Italië, Chili en Peru, Rusland en Turkije, China-Japan, Spanje-Amerika, Rusland-Japan.

Bij al die gelegenheden werd de strijd gekenmerkt door de gecombineerde operatiën der strijdkrachten ter zee en te land. De marine speelde daarin over het algemeen de hoofdrol, in elk geval een belangrijke rol, maar in geen enkel geval de eenige rol. In enkele van die gevallen konden de tegenstanders slechts over de zee bij elkaar komen; toch was de actie op zee slechts een der schakels van de ketting, die gebeurtenissen samenbond. We behoeven ons slechts den laatsten oorlog in het geheugen te roepen: men ziet dadelijk, dat zooal de Russisch-Japansche krijg voor een zeer belangrijk deel op zee werd gevoerd, het doel van Japan namelijk Corea, Mandsjoerije enz. te land ligt en ook daar moesten aangewend worden de middelen, die den vijand moesten dwingen die streek te verlaten. Nooit had het uitsluitend gebruik van strijdmiddelen ter zee aan de Japanners de hoop kunnen geven, om een enkele concessie van de Russen te verkrijgen. De regimenten van OYAMA waren noodig, om zich van den grond meester te maken.

Tusschen Chili en Peru en tusschen Balmaceda en de Chileensche opstandelingen moest de strijd te land worden beslist. Maar door het gebrek aan communicatiewegen te land was de Stille Zuidzee de eenige weg, om de strijdkrachten over te brengen en kwam de oorlog alzoo op het terrein van de zee terecht. Bij Lissa zien we de Italianen gedreven door de zucht om Custozza te wreken en was deze zeeslag in het bijzonder het gevolg van de voorgenomen coup de main tegen het eiland Lissa.

Dit alles brengt ons er toe, om op te merken, in welke groote mate de operatiën te land en ter zee elkaar beïnvloeden en doet ons zien, dat de meeste ontmoetingen ter zee rechtstreeks bepaald schijnen te worden door het belang van een ander doel, dat op zich zelf volstrekt niet maritiem is. — We noemden zooeven Lissa. — De vernietiging van het eskader van Cervera te Santiago de Cuba was het gevolg van den aanval op die stad door generaal SHAFTER, evenals de uitval van 10 Augustus 1904 het gevolg was van den wanhopigen toestand te Port-Arthur. Aan de Yalou in 1894 hadden de Chineezen de troepen vergezeld evenals de Japanners in 1904 te Tchemulpo, toen ze de „Varyag" aanvielen. Alleen Tsoushima valt hier geheel buiten. De Russische vloot bedreigde slechts zeer indirect de vijandelijke transporten.

Uit het voorafgaande rijst de vraag: wat is dan toch wel de werkelijke en volledige rol van het marinewapen in dat samengestelde geheel, dat oorlog genoemd wordt.

De oorlog is de rechtstoestand, waarin de kracht regeert. Hij bereikt slechts zijn doel door werkelijken dwang of door de vrees die hij weet in te boezemen. En die vrees veronderstelt tenminste de mogelijkheid van dien dwang. De oorlogsmiddelen, willen ze doeltreffen, moeten dus dien dwang tengevolge kunnen hebben, ze moeten zich het bezit van een gewenscht deel van het land kunnen verzekeren of de groote massa van de inwoners kunnen treffen, hetzij in hun bezit, hetzij in hun leven. Dit wil dus zooveel zeggen als dat wanneer de marine hare actie bepaalt tot den aanval van den vijand ter zee, zij in de meeste gevallen onmachtig zal blijken het doel van den oorlog te bereiken.

Doch om op afdoende wijze op te treden tegen het land zelve, ontbreken haar de middelen; wel kan ze de gelegenheid geven aan de krijgsmacht te land om te landen en de operatiën in het vijandelijk land aan te vangen. Vandaar de noodzakelijke samenwerking van de twee hoofdbestanddeelen van de geheele weermacht.

We komen alzoo tot den grondslag van de werkzaamheid van een oorlogsvloot, n.l. de hulp die zij kan bieden bij gecombineerde operatiën. Dit moet de oorspronkelijke reden zijn van het scheppen van een zeemacht; hieraan knoopen zich onmiddellijk vast drie andere functiën:

1°. Tegen de dreigende vloot stelt de vijand een andere vloot. Hij tracht van te voren op zee den helper van den vijandelijken invaller te vernietigen. Dit is de geschiedenis van de Armada en van Trafalgar. Hier ontstaat het zuivere zeegevecht en het gevecht om het meesterschap ter zee;

2°. Aan eene zijde te trachten de handelsbeweging van den vijand zooveel mogelijk tot stilstand te brengen, aan de andere zijde te trachten dit zooveel mogelijk te beletten. We komen hier tot de kruisers die de handelsschepen zullen opbrengen en vernietigen en tot de blokkade, terwijl hier ook weer aanleiding bestaat tot het zuivere zeegevecht tusschen twee eskaders die handelsvloten convoyeeren;

3°. de dwangmiddelen tegen de kust, bombardement en afsluiting van zeegaten.

We hebben hier aangegeven het drieledig doel der strijdkrachten ter zee. In de practijk zal de *oorlog*, ik bedoel hier niet uitsluitend de zeeoorlog, zich bijna altijd oplossen in twee zeer verschillende handelingen; eerstens de strijd om het meesterschap ter zee, ten tweede de periode van de resultaten, de periode waarin de overwinnaar, nu vrij in zijne bewegingen, de vruchten van zijne overwinning zal oogsten. Deze resultaten zullen dan bestaan in het meer of minder geheel doen stilstaan van den handel ter zee (een machtig middel om pressie uit te oefenen op den wil van een vijandelijk volk), verder het vernie-

tigen in zeehavens van de hoofdorganen van den handel en eindelijk tot het doen van den inval in het vijandelijk grondgebied, hetzij koloniaal, hetzij het land zelf, welke inval den laatsten tegenstand moet overwinnen.

Gaan we thans na welke verdedigingsmiddelen de vijand te water aan den wal kan verwachten; — in de eerste plaats de batterijen.

De laatste oorlog heeft bewezen dat goed bewapende en goed geplaatste batterijen eene daadwerkelijke bescherming geven over een betrekkelijk groot oppervlak. De batterijen, die Port-Arthur omringden en die zeker nog niet kunnen gerekend worden tot de besten die in den tegenwoordigen tijd te verwachten zijn, gaven MAKAROFF de gelegenheid zich vrij te bewegen in een kuststrook, waar de vijand hem nooit dorst te naderen.

De Japanners verklaren bij hunne eerste verschijning voor Port-Arthur, 9 Februari 1904, slechts door het vuur der forten getroffen te zijn; de schade was wel niet groot, maar toch voldoende om Admiraal TOGO te bewegen zich in den vervolge niet binnen de 10000 M. van de kust te wagen. Dezelfde voorzorg werd door Admiraal KAMINOURA genomen bij het bombardement van Wladiwostock. — Nu moet hierbij wel in het oog gehouden worden dat de Japanners geen reserve hadden, dus moesten uitgaan van de gedachte, dat hunne schepen zooveel mogelijk moesten gespaard worden tegen de tegenstanders op zee.

Behalve tegen de groote schepen bewijzen de batterijen verder belangrijke diensten tegen de kleinere strijdmiddelen, in de eerste plaats door hunne zoeklichten, in de tweede plaats door hunne artillerie. Hier hebben we het voorbeeld van de torpedo- en branderaanvallen en de pogingen om de zeegaten te verstoppen. — Uit vrees voor de torpedoaanvallen trokken de schepen zich te Port-Arthur 's nachts terug op de binnenreede en werd de bewaking en de verdediging van het zeegat overgelaten aan de forten en de kleinere vaartuigen. Het betrekkelijk geringe resultaat der Japansche aanvallen, die met groote dapperheid werden uitgevoerd, doet blijken dat de verdedigingsmiddelen voldoende waren.

We komen nu tot de verdediging door torpedo's. — Batterijen van automobiele torpedo's hebben nog niet van zich doen spreken. De vaste torpedoversperringen kunnen niet wijzen op groot succes in de latere tijden. Hun roem dateert uit den Secessieoorlog. Zij kunnen eenige hulp bieden in nauwe vaarwaters, doch zij hebben bovenal een moreele actie uitgeoefend.

Het was de vrees, die trouwens ijdel bleek, voor zulk een verdediging die TEGETHOFF weerhield den 27 Juni drie weken voor Lissa, zich te Ancona te werpen op de Italiaansche vloot, die bezig was zich uit te rusten. De Commandant van een Italiaansche aviso had het listige denkbeeld gehad om teneinde te doen gelooven aan eene torpedoversperring, naar de haven

te stoomen met allerlei zonderlinge koersveranderingen. — Hier werd dus zelfs op een zeer dapper admiraal door de mogelijkheid van torpedo's een sterke moreele invloed uitgeoefend. — Intusschen de actie moge moreel of werkelijk zijn, toch mag men aannemen dat een deel van een kust, verdedigd door vaste mijnen, zeer moeielijk te naderen is wanneer men de overtuiging heeft dat de vijand beschikt over een bekwaam en zaakkundig personeel.

Blijven over de strooimijnen; deze hebben hunne eerste verschijning gemaakt in den laatsten oorlog met een verpletterend effect, om slechts even aan te stippen de vernietiging van de „Petropolowsk" met Admiraal MAKAROFF en met hem wellicht de eenige kans die Rusland had om op zee de overwinning te behalen.

We hebben nagegaan de hoofdelementen van de kust verdediging en komen nu tot de middelen, waarover de zeemacht beschikt om op te treden tegen de kust.

Waar zooals hiervoor is aangetoond het optreden tegen den wal kans geeft op ernstige verliezen, zoo zal de admiraal in zijne operatiën steeds moeten nagaan welke de kracht is van de vijandelijke vloot. Het is een groote fout om zijne schepen tegen het land te wagen voor men het meesterschap ter zee veroverd heeft en de vruchten te willen plukken van dat meesterschap ter zee voor men het zich verzekerd heeft. — Lissa geeft hier het meest sprekende voorbeeld. Bij de verschijning van TEGETHOFF was de „Formidabile", een der Italiaansche pantserschepen, tijdelijk buiten gevecht tengevolge van haar actie tegen de forten en waren twee andere Italiaansche schepen bezig bij de pogingen tot debarkement der Italiaansche troepen.

Ik zeide zooeven, dat men het meesterschap ter zee moet bezitten om het recht te hebben zijne schepen te wagen tegen het land, er is echter nog meer noodig, men moet ook zeker zijn het niet meer te kunnen verliezen. Gebleken is hoe juist de Japanners hunne schepen spaarden met het oog op het gevaar van een Russisch eskader van de tweede linie dat ook in werkelijkheid kwam met RODJESTVENSKY.

Doch aangenomen dat het oogenblik is aangebroken, dat een admiraal zijne schepen mag wagen, zou dan de aanval tegen een goed georganiseerde kustverdediging bemand met een moedig personeel, kans van slagen hebben?

De laatste drie oorlogen hebben geen voorbeeld gegeven van zulk een tot het eind doorgevoerden aanval en dus kan moeilijk een zeker antwoord gegeven worden op die vraag. In verband met de opgedane ervaring wordt intusschen door velen aangenomen, dat de hoop op zulk een succes redelijkerwijze gesproken niet aan de Marine gelaten kan worden, tenminste wanneer de kust voorzien is van goed bemande en goed geplaatste hooge batterijen. Alleen deze toch zijn gevrijwaard voor

eene spoedige vernieling. Samen met een netwerk van torpedo's, waarvoor men in de nabijheid moet beschikken over een krachtig steunpunt, schijnen ze de practische onschendbaarheid te verzekeren van een zeefront van begrensde lengte.

Drie operatiën blijven intusschen mogelijk tegen een haven en de vloot die er zich in mocht bevinden, namelijk het bombardement, de blokkade en de opstopping van het zeegat.

Van bombardementen kunnen we er in den laatsten oorlog meerdere noemen. Een te Wladiwostock 6 Maart 1904 had geen effect. Ongeveer 200 granaten werden afgegeven op 10000 M., granaten gevuld met krachtige explosiefstoffen van Engelschen oorsprong, waarvan de meesten niet sprongen. Port-Arthur werd meerdere malen gebombardeerd. Stippen wij in het bijzonder aan den aanval van 9 Februari '04, den dag na de eerste verrassing der torpedobooten en verder de weinig vruchtbare pogingen van indirect vuur over Kaap Liao-ti-chan, die van Maart tot Mei werden voortgezet en eindelijk de deelname van de vloot aan de laatste beschietingen van de belegerde en tot het uiterste gebrachte plaats. De resultaten waren over het geheel genomen schraal en zouden zeker op zich zelf nimmer voldoende zijn geweest om den einduitslag belangrijk te beïnvloeden.

Enkele resultaten van het vuren op afstanden van 8000–9000 M. zal ik hier laten volgen.

Op 10 Maart verschoten de Japanners 155 zware granaten met het gevolg dat de Russische verliezen 9 dooden en 5 gewonden bedroegen; 22 Maart op 100 schoten 5 dooden en 9 gewonden en 14 April op 185 schoten 5 gewonden.

De uitwerking op de werken zelf was zeer weinig beteekenend. De granaten, die op steen of aarde sprongen veroorzaakten zeer onbeduidende trechtervormige gaten. Tegelmuren werden zelfs niet doorgeslagen, wanneer de granaat in de onmiddellijke nabijheid sprong. Een granaat die in het beton tot ontploffing kwam, veroorzaakte buiten een scheur, deed aan den binnenkant het beton wat afbladderen, maar sloeg niet door de muur heen.

Het schijnt echter dat de Japansche artillerie dientengevolge een zeer nadeelige slijtage heeft ondergaan, want hetzij slechte fabricage, hetzij te veel gebruik, de groote stukken zijn in het vervolg van den oorlog zeer middelmatig en door de hooge elevatie noodig voor het indirecte vuur schijnen de affuiten zeer geleden te hebben. Blijkbaar waren ze voor dat doel niet sterk genoeg geconstrueerd.

Door vele schrijvers wordt in verband met het gebeurde de staaldraadconstructie veroordeeld en het schijnt vast te staan dat gedurende den oorlog een deel der zware staaldraadkanonnen van Engelschen oorsprong vervangen werden door geschut van andere herkomst. Veel zekerheid bestaat echter hieromtrent nog niet. Vast staat dat op den 10 Augustus van 16 staaldraadkanonnen van 30.5 cM. er 7 buiten gebruik werden

gesteld. Hetzelfde gebeurt te Tsoushima, waar de drie groote stukken van de „Kasouga” eveneens enkel door het gebruik in het ongereede raakten. En ten slotte zij vermeld, dat te Port-Arthur een projectiel van 28 cM. met den bodem treft, hetgeen doet veronderstellen dat het met een onvoldoende draaiingssnelheid is voortgeschoten, om het in zijn baan te houden en dus wijst op ernstige beschadiging der trekken in het kanon. Wanneer dan ook de omstandigheden meer zeegevechten hadden noodig gemaakt, zou Togo wellicht betreurd hebben zijne stukken zoo ontijdig aan belangrijke slijting te hebben blootgesteld.

Deze leeringen komen, behalve wat de afstanden betreft, overeen met de lessen van vorige oorlogen. Was de ligging niet al te ongunstig dan werd door een bombardement noch aan de haven noch aan de steden zelve in het algemeen ernstige schade toegebracht; noch aan Porto-Rico, waar het Amerikaansche eskader eene ijdele demonstratie deed, noch aan Wei-ha-Wei, dat door de Japanners op 4000 M. gedurende 8 dagen beschoten werd.

Het belang van een bombardement zetelt meer in het moreele effect en is dan ook tegen een gedemoraliseerde bezetting of bevolking het meest vruchtdragend. Men mag aannemen dat de Japanners zich geen groote illusies maakten over het nuttig effect van hun direct of indirect vuur tegen Port-Arthur. Dat zij toch doorgingen is wellicht te verklaren, doordat het wenschelijk was de publieke opinie in Japan en de schepelingen de overtuiging te geven van een voortgezet offensief optreden, verder het opgesloten eskader te verontrusten en de commandant van dat eskader te versterken in zijne maar al te duidelijke neiging om gedekt op de binnenreede te blijven. Het was voor alles noodig de troepentransporten verborgen te houden en mogelijk te maken, hetgeen alleen kon geschieden door het uitloopen te beletten van eenige strijdmacht in staat om in volle zee te blijven. Met dit doel werden ook de verschillende pogingen ondernomen de uitgangen van de reede van Port-Arthur te verstoppen.

Men zal zich herinneren, dat deze operatie en de naam van „to bottle up” door de Amerikanen te Santiago in de mode werd gebracht.

De Japanners beproefden het driemalen. In den nacht van 24 Februari werd door vijf oude koopvaarders de poging gewaagd. Slechts twee kwamen op punten, waar men meende hen te kunnen doen zinken, maar ze waren nog niet in den ingang. Vier anderen waren den 27 Maart niet gelukkiger. Daarom gebruikte men den 12 Mei 12 schepen. Acht slaagden er in het binnenste gedeelte van de binnenreede te bereiken, twee kwamen werkelijk voorbij de Russische versperring en werden daar tot zinken gebracht, maar verblind door de zoeklichten, onzeker van de plaats, verontrust door het vuur, gelukte het echter niet den toegang bepaald af te sluiten en werd

stand der Spaansche schepen en de geest der bemanning maakte hen geheel ongeschikt het gevecht te trotseeren en maakte de taak van de blokkeerende macht weinig gevaarlijk. Niettegenstaande overeenkomstige oorzaken de Russische verdediging zwak maakte, bleef ze toch sterk genoeg om de Japanners te dwingen alle hulpmiddelen te gebruiken voor de blokkade.

Het is wenschelijk hier de aandacht te vestigen op de omstandigheid, dat met sterke kustbatterijen, verdedigingsmijnen en een krachtig eskader in de haven, de blokkade slechts mogelijk is opgevat in den ruimen zin van het woord. Toegegeven moet worden, dat de Russen zich niet hebben kunnen verwijderen, doch de dwang was meer moreel dan stoffelijk. De strook van de kustzee gedekt door de batterijen was van dien aard, dat men zich steeds langs de kust kon bewegen zonder ander gevaar dan de ontmoeting van de vijandelijke flottieljes. Drie keer ten minste (MAKAROFF 13 en 26 Maart, WITHEFT 23 Juni 1904), werd voor een of twee dagen zee gekozen. En al was dit niet voldoende in verband met de mindere snelheid om zeker te zijn Wladiwostock zonder gevecht te bereiken of de transportvloot in gevaar te brengen, toch kan men niet meer spreken van een bepaalde afsluiting. En hierbij komt nog dat naar het schijnt, nooit getracht is gebruik te maken van het voordeel van een vertrek bij nacht.

Intusschen is de gevolgtrekking niet gewaagd, dat de defensieve en offensieve macht van een goed bewapende kust op het oogenblik de insluiting van een krijgsmacht ter zee, zeer moeielijk maakt.

We hebben beschouwd de wederzijdsche actie van het land en de zee en hebben gezien, dat om zijn offensieve rol tegen de kust te kunnen vervullen, de zeemacht moet beginnen met zich het meesterschap ter zee te verzekeren, hetgeen zal moeten geschieden door zeegevechten.

Gaan we thans na, welk materieel in die gevechten in actie komt en op welke wijzen dit wordt gebruikt.

Zooals we hiervoor reeds zagen, werd in de laatste oorlogen omtrent alle oorlogsmateriaal geen ondervinding opgegedaan: — ook werden niet alle oorlogsmiddelen op afdoende wijze beproefd, hetgeen het gevolg was van het groote verschil in technische en moreele waarde tusschen de tegenstanders in de laatste groote oorlogen, terwijl ook de vraag gewettigd is of zelf in handen van de Japanners de waarde van alle oorlogsmiddelen wel geheel tot haar recht is gekomen. — Ik heb hier in het bijzonder het oog gevestigd op de automobiele torpedo. Werd hiervoor gezegd dat de strooimijnen hunne groote eigenschappen getoond hebben, — de ondervinding in den laatsten oorlog heeft daarentegen geleerd, dat althans in handen van de Japanners en Russen de automobiele torpedo zijne middelmatige geschiktheid en zijn onvoldoend vermogen bewezen heeft om doodelijke wonden toe te brengen aan de romp van een nog

het achterzijpantser. De plaat draaide om het zwaartepunt, zoodat de onderkant naar binnen en de bovenkant naar buiten kwam.

Ook aan Japansche zijde kwamen dergelijke gevallen voor. Zoo schrijft „the Engineer", dat het vlaggeschip van TOGO, de „Mikasa", in den slag van 10 Augustus bijna gezonken was, omdat een 30.5 cM. granaat een pantserplaat op de waterlijn glad weggeschoten had, zoodat een groot lek veroorzaakt werd. Het was alleen aan het volmaakt slechte water te danken, dat een reddingmat met goed gevolg het lek stopte.

Dezelfde ondervinding werd opgedaan bij de torens, barbetten en commandotorens. Ze werden door ricochetschoten en treffers in de schietgaten meermalen ontredderd, de pantserplaten raakten los, maar doorboord werd het pantser bijna nimmer.

Het is van belang hier de aandacht te vestigen op hetgeen plaats had bij een treffer van den commandotoren van de „Cesarewitch." De terugspringende granaat of scherven daarvan werden opgevangen door de over de opstaande wal heenstekende rand van de paddestoelvormige deksel en zoo naar binnen geleid. Hetzelfde moet ook gebeurd zijn op de „Oslablja" en de „Orel". Bij de commandotorens van de „Dreadnought" is men dan ook afgegaan van het tot nu toe gevolgde systeem om de deksel over de staande kant te laten heenkomen.

Uit het standhouden van het pantser zou de wenschelijkheid kunnen worden afgeleid, het pantser iets minder zwaar te maken, doch het daartegenover over een groot grooter deel van het schip uit te strekken. Het groote gevaar, dat een schip, zonder dat het pantser doorboord wordt, doch door de hamerende werking van opvolgende granaten tot zinken wordt gebracht, wijst op de noodzakelijkheid de pantsering beter te bevestigen, hetgeen zou kunnen geschieden door de aangrenzende platen met voegen in elkaar te laten grijpen en van binnen beter te steunen met zware houten ruggesteunen.

Tot verklaring van de opvallende ondervinding, dat geen zware pantsering doorboord werd, leest men dikwijls het vermoeden, dat de Japanners geen pantsergranaten gebruikt hebben. Hiertegen wijst de mededeeling van admiraal GALSTER in het „Militair Wochenblat", dat bij de Engelschen slechts gewone granaten verstrekt worden bij de kanonnen tot en met 24 cM. en dat van de Japanners, die de Engelschen in alles nauwkeurig gevolgd hebben, hetzelfde kan worden aangenomen. Daarom moeten de 30.5 cM. kanonnen van de Japanners met pantsergranaten gevuurd hebben.

Uit het voorgaande blijkt duidelijk, dat het pantser dus nog niet overwonnen is door het geschut, maar wat helpt dat, indien het pantserschip zelf overwonnen wordt. En dit is zeker, dat een belangrijk gedeelte van de pantserschepen en pantserkruisers, die te Tsoushima ten gronde gingen, tot zinken werden gebracht, zooal niet rechtstreeks door de granaten, dan toch door den brand, die ze veroorzaakten of door de gelegenheid, die ze aan de torpedobooten openden om den genadestoot toe te brengen.

Eene oordeelkundige indeeling in goed afgesloten compartimenten en een niet te veel ondergedompelden pantsergordel, dit zijn eischen, waaraan niet genoeg aandacht kan worden geschonken, want hierdoor kan verhinderd worden, dat de schepen zinken door schoten, die hen boven de waterlijn treffen, wanneer althans gezorgd wordt, dat de brand het schip niet doet ten ondergaan.

We zien alzoo, dat het geschut den voorrang houdt, doch het zou naar mijne meening een fout zijn hieruit af te leiden, dat aan de andere oorlogswapenen mindere aandacht mag worden geschonken. Zelf indien het aan de onderzeeboot mocht gelukken den voorrang te veroveren, die de torpedo tot nu toe niet heeft kunnen bereiken, dan zou ik nimmer gelooven, dat ze er in zou kunnen slagen de artillerie op zijde te zetten. Het eene wapen kan het andere niet verdringen, tenzij ze beide voor hetzelfde doel aangewend worden en zonder welke omstandigheid er altijd eene gelegenheid zal komen, waarin het eene wapen wel en het andere niet gebruikt kan worden.

Niets is gevaarlijker dan zich tot den oorlog voor te bereiden met een enkel wapen al is het ook het beste.

Gaan we thans na wat er noodig is om de artillerie te laten voldoen aan hare bestemming.

Volgens het rapport van Togo, zooals we hier na zullen zien vrij wel bevestigd door Rodjestvensky, was de overwinning van Tsoushima beslist na drie kwartier hevig vuur. Men ging door met vechten gedurende den avond en den nacht en den volgenden dag werd het gevecht voortgezet. Men kan nagaan, bij de snelle wijze van laden van de hedendaagsche kanonnen, welk een reusachtig aantal projectielen verbruikt moet zijn. Den 14 Augustus 1904 vervolgde Kamimoura, na een voorgevecht, waarbij de „Rurik" van het Russische eskader werd afgescheiden, de „Rossia" en de „Gromoboï". Vier uur later moest hij de vervolging staken, niet door mindere snelheid, maar omdat hij geen voldoende ammunitie over had. Jessen beweert, dat de Japanners 14000 en de „Rossia" en de „Gromoboï 4000 projectielen verschoten hadden. („Figaro" 20 Maart 1906).

Dezelfde reden schijnt Togo genoopt te hebben zich te onthouden aan het eind van de slag van 10 Augustus voor Port-Arthur en deed Ito zich terugtrekken van het slagveld aan de Yalou ten 5ᵘ, daarbij de Chineesche schepen, welker ammunitie ook uitgeput was, de gelegenheid gevende weg te trekken.

Deze voorbeelden wijzen wel op het groote belang der vuurdiscipline en op de noodzakelijkheid, dat de ingenieurs zorgen voor zeer groote granaathokken en goede ammunitieaanvoerinrichtingen. Ook wijst dit groote ammunitieverbruik op de wenschelijkheid, om het aantal kalibers op een schip te verminderen. Toch zou het geen aanbeveling verdienen om het aantal kalibers tot een enkel soort te beperken. Het is noodig kanonnen te hebben, die het grootste pantser-doordringend ver-

mogen bezitten, maar de waterverplaatsing laat niet toe zooveel zware kanonnen te plaatsen, dat men de zoo onontbeerlijke vuursnelheid bereikt, noodig voor het inschieten, terwijl men ook niet zou kunnen verkrijgen het om zijne deprimeerenden invloed zoo noodige overstelpende vuur.

We spraken daar van inschieten en onze aandacht wordt gevestigd op het groote belang van afstandmeting en in verband met de groote afstand waarop het gevecht geopend wordt op de niet minder belangrijke quaestie der kijkerrichtmiddelen. De Japanners schijnen in dit opzicht uitstekend uitgerust te zijn geweest.

Bij de Russen waren op de Port Arthur-vloot geen kijkerrichtmiddelen, de vloot van RODJESTVENSKY werd op het laatste oogenblik met zulke instrumenten uitgerust. De menschen werden eerst op de uitreis met het gebruik vertrouwd gemaakt.

Van de Russische afstandmeters zeggen de officieren dat het meten van afstanden van 7000—8000 M. niet mogelijk was, de groote afstanden moesten geschat worden. Bij Madagaskar werd oefening gehouden in afstandschatten door een kruiser te laten stoomen, de opgaven omtrent dezelfde gemeten afstanden verschillen tusschen 7300 en 11000 M. — NEBOGATOF zegt, dat tot de oorlog een afstandmeter JOLY MIKASEV in gebruik was en eerst gedurende de uitreis werden instrumenten van BARR en STROUD ontvangen. Het gevolg was dat niemand in de behandeling geoefend was, terwijl het aantal instrumenten, dat bij de Japanners 1 per stuk bedroeg, bij de Russen slechts 2 per schip was.

Hoe weinig in de Russische Marine in het algemeen geoefend was geworden, moge blijke uit het vrijwel vast staand feit, dat in den slag van 9 Febr. 1904 voor het eerst met de groote kanonnen van de „Cesarewitch" geschoten werd.

De laatste oorlogen hebben de geweldige uitwerking bewezen van het snelvuurgeschut. Bij de Yalou was reeds de groote waarde gebleken van het middelbare snelvuurgeschut. Het is ook aan het vuur van dit geschut te wijten dat Tsoushima zulk een verpletterend karakter had. — Men heeft te spoedig gezegd, dat Tsoushima de uitwerking van het zware kaliber had aangetoond en dat die slag de noodzakelijkheid had bewezen, het middelbare geschut te vervangen door het zware; het zijn juist de 15.2 c.M. kanonnen en torpedo's, die de schepen vernield hebben.

Toch geeft de laatste oorlog een krachtige aanwijzing ten gunste van het zware kaliber.

1°. door te wijzen op den grooten weerstand van het pantser;
2°. door de belangrijke vergrooting van den afstand, waarop het vuur gevaarlijk is.

Men zal in den vervolge een krachtiger projectiel op grooter afstand moeten brengen, van daar de vergrooting van het kaliber.

Verder wijst de laatste oorlog op de groote uitwerking van granaten, gevuld met krachtige explosiefstoffen. De Japansche lydditgranaten die bij de beschieting van Port Arthur, 9 Februari

zonder het pantser te doorboren deed alle in de toren aanwezige menschen het bewustzijn verliezen. Bij vele mannen, hoewel niet getroffen, vertoonen zich gele vlekken op hoofdhaar en huid, terwijl ze soms 24 uur totaal versuft zijn met verstijving, duizeligheid, verlies van geheugen en zware hoofdpijn. De verstikkingen door gassen zijn zoo ernstig, dat ze sommigen uren lang buiten kennis doen blijven, anderen worden gedood, zooals de twee doktoren van de „Sisjoï-Veliky". In tegenstelling met de gassen, die vergiftig waren, bleken de splinters die in de wonden zaten, minder gevaarlijk, ze waren bijna immer aseptisch, hetgeen toegeschreven werd aan de hooge temperatuur tijdens de explosie. In het algemeen werd bevonden, dat door de directe of indirecte uitwerking de granaten met krachtige explosiefstoffen onmiddellijk, al is het voor sommigen slechts tijdelijk een groot gedeelte van het niet beschermde personeel buiten gevecht stellen. Opmerkelijk is het groote getal menschen, die hoewel niet rechtstreeks getroffen, toch door tijdelijke verstikking, physieke of moreele ontroering buiten staat zijn, juist op zulke beslissende oogenblikken verder deel te nemen aan het gevecht.

Uit een zuiver artilleristisch standpunt is het interessant na te gaan door welke artilleristische midddelen die moreele ontroering en psychische inzinking, welke de Russen zoo ongeschikt maakte het gevecht vol te houden, verkregen wordt.

Het antwoord moet luiden door veel op elkaar volgende, dicht gegroepeerde treffers, die hunne gassen en splinters in elk kijkgat van den commandotoren en in elke andere opening weten te brengen en het vijandelijke schip in een wolk van rook, vlammen en rondvliegende metaaldeelen hullen.

Bij dit resultaat staat de uitwerking van een enkel schot van zwaar kaliber ver achter en van dit standpunt beschouwd moet men het afvoeren van de middenkalibers van de bewapening der nieuwe slagschepen als een fout beschouwen.

Uit het voorafgaande blijkt de noodzakelijkheid van bescherming der menschen aan dek en verder het groote nut van springladingen van krachtig explosief karakter, terwijl onze aandacht tegelijk gevestigd wordt op eenige zeer kwetsbare punten in het materieel, namelijk de lichte artillerie, de brandbare deelen aan dek, het roer en de schoorsteen.

Met het oog op den laatsten oorlog wordt door velen betoogd, dat de bescherming der kanonnen van 7.5 c.M. en daar beneden door schilden onvoldoende is en dat het noodig blijkt die artillerie ook in gesloten gepantserde torens of iets dergelijks op te stellen. Het komt echter niet practisch voor om voor de lichte artillerie een bepaald deel van het schip te pantseren, omdat die stukken hoofdzakelijk slechts 's nachts gebruikt worden en dus een belangrijk deel van de waterverplaatsing ongebruikt zou blijven voor het belangrijke gevecht bij dag. Daarom wordt de mogelijkheid overwogen de lichte artillerie op te stellen op een soort

luchtdichte caissons, van buiten aangebracht, moesten gelicht worden om hersteld te kunnen worden. De „Sebastopol" stootte tweemaal op onderzeesche mijnen. De eerste maakte een gat van 37 M²., alles was zes weken later weder in orde, eveneens met gebruik making van caissons. Later werd een gat van 55 M². op dezelfde wijze gedicht in $2^1/_2$ maand en nog wel onder het hinderlijke vuur der belegeraars.

We komen thans tot eene vluchtige bespreking van enkele punten der tactiek. Het is niet voldoende het beste materieel te hebben, men moet het weten te gebruiken. Te Lissa kon de Italiaansche vloot zoowel voor als na den slag, wat het materieel betreft, geacht worden sterker te zijn, dan de vloot van Oostenrijk. Het waren de eigenschappen van TEGETHOFF, die aan den minder sterke de overwinning verzekerden. Wanneer PERSANO in staat was geweest het gevecht te leiden in de voor hem voordeeligste richting, dan had hij de nadering der eskaders moeten weten te verhinderen. In den oorlog tusschen Chili en Peru weet admiraal GRAU door zijne schitterende eigenschappen met de „Huascar", de meerdere getalsterkte van zijn tegenstander en de meerdere hulpbronnen, die dezen ten dienste staan, te neutraliseeren, hij geeft steeds aan de richting van het gevecht.

Bij de Japanners ziet men ook het succes van het krachtig offensief optreden. Hun tactiek beproeft zich aan de Yalou, voor Port-Arthur vinden we dezelfde tactiek terug en te Tsoushima komt ze tot volle ontwikkeling. Ze kenmerkt zich door bewegelijkheid, hetgeen ze bereikt door de verdeeling in groepen, genoeg gescheiden om de voordeelen te hebben van een zekere onafhankelijkheid, zooal niet van initiatief, dan toch van beweging.

De verdeeling komt ten goede aan de bewegelijkheid, een lange linie manoeuvreert langzaam. Door de bewegelijkheid is het voor den vijand moeilijk zijn vuur te regelen en is het gemakkelijker van de omstandigheden te profiteeren, die eene betrekkelijk gunstige positie verzekeren, b.v. ten opzichte van den wind, de zee en de zon.

Wanneer men bewegelijk is, kan men gemakkelijker de gevechtsafstand bewaren, die men verkiest, en hiervan hebben de Japanners steeds geprofiteerd.

Mogelijk is het, dat bij tegenstanders, die beter aan elkaar gewaagd zijn dan de Russen aan de Japanners, een nog krachtiger offensief zal noodig zijn, die er toe zal leiden, op korter afstand te vechten. We hebben de Japanners nimmer tot die vechtwijze zien overgaan. Hun verpletterende meerderheid gaf hen gelegenheid de resultaten te verkrijgen zonder veel te wagen. Op korten afstand worden de kansen van slechte kanonniers meer gelijk aan die der goede en in dit opzicht was de minderwaardigheid der Russen aan geen twijfel onderhevig; ook stelt men de torpedo en den ram in de gelegenheid in actie te komen, hetgeen de kans opent op verrassingen en het overwicht

van het geschut in gevaar brengt, — vooral van gewicht voor hen, die zich het beste bewapend achten en beter in staat om zich van het geschut te bedienen. Want raak schieten, vlug schieten en vuren volgens eene beredeneerde vuurdiscipline, hierop komt het toch in hoofdzaak aan. De overwinning is altijd geweest aan de zijde der beste kanonniers.

Vooral voor onze marine ligt hier eene ernstige waarschuwing om te zorgen, dat de weinige kanonnen, die we bezitten, althans zoo goed mogelijk gebruikt worden. Hiervoor zijn niet alleen noodig goede kanonniers, doch ik zou haast zeggen in de eerste plaats, naast goede commandanten, goede officieren van de batterij en goed geoefende torencommandanten. Onze officieren zijn, getuige Lombok, Pedir, Bali, steeds geweest op de hoogte van hun taak, doch, — het is misschien het gevolg, dat in een kleine zeemacht de bijbetrekkingen meer onder de aandacht komen, — er is steeds meer zorg besteed om de hulp- en nevendiensten van goede officieren te voorzien, dan den hoofddienst: de artillerie. Men denke aan de opleiding van commandanten van opnemingsvaartuigen, officieren voor draadlooze telegraphie, enz., enz. Een sprekend voorbeeld was wel de plaatsing van den officier, belast met de torpedo's gedurende de eerste vierjarige dienstperiode van Hr. Ms. „Wilhelmina", die bij de in-dienst-stelling geplaatst werd en bleef tot de uit-dienst-stelling; gedurende dien tijd wisselden op zijn minst 10 officieren van de artillerie elkaar af, om van de torencommandanten niet eens te spreken, en toch zal moeilijk kunnen worden ontkend, dat a/b. van genoemd schip de artillerie veel belangrijker was dan de torpedobewapening.

De superioriteit der Japanners in de behandeling van het geschut was overweldigend aan de Yalou en ook bij Tsoushima. Zij treffen op grooten afstand, richten hunne schoten op een bepaald deel van het doel, bij voorkeur op commandotoren en brug, om de bevelvoerders te dooden. — Toch moet de bekwaamheid hunner kanonniers niet overdreven worden voorgesteld, ze is bovenal groot in vergelijking met den tegenstander. De „Orel", na meerdere uren van gevecht, had 33 treffers, waarvan slechts 3 van 30.5 cM. Volgens den Franschen ingenieur FERRAND hebben van 700 schoten van groot kaliber, afgegeven op de „Cesarewitch", slechts 10 getroffen, dus 1.4 %. Te Santiago haalden de Amerikanen 3.4 % treffers. Tegen deze minder gelukkige prestaties staan andere, waarbij goed vuur op groote afstanden geconstateerd werd, dat niet anders kon verkregen worden dan door zeer nauwgezette oefening, uitstekende afstandmeting en goede kijkerrichtmiddelen. Op de „Rossia" en de „Gromoboï" werd een gevaarlijk vuur geopend op 11000 M. en volgehouden tusschen 8000 à 9000 M. Met slecht weer begint men te Tsoushima op 6300 M., er wordt echter beweerd, dat de groote stukken eerst op 4000 M. begonnen, toen de afstand nauwkeurig ingeschoten was. Hier was veel minder verspilling

van ammunitie, het vuur eindigt telkens wanneer de mist, de rook of de afstand de kans op juist vuur zeer verminderde. Veel werd ook door de Japanners gebruik gemaakt van de methode om het vuur zooveel mogelijk te concentreeren op een gedeelte der vijandelijke vloot of op een enkel schip. Aan de Yalou, de rechtervleugel van de Chineesche vloot, te Tsoushima het hoofd van de Russische colonne. Dan werd het vuur door allen tegelijk op een bepaald schip gegeven, om dit buiten gevecht te stellen, te beginnen met het admiraalschip.

Waar we hier met een enkel woord gesproken hebben over het artilleriegevecht, komen we thans nog weer terug op de torpedo en de ram.

Wat de torpedo betreft, zoo wijzen de voorbeelden er op, dat in de gevallen, waarin bepaald succes behaald werd, men met juistheid wist, waar de vijand zich bevond, zooals in den Russisch-Turkschen oorlog, te Caldera in Chili 1891, te Wei-ha-Wei, Port-Arthur en Tsoushima; — in de meeste gevallen was de vijand geankerd of althans zeer weinig bewegelijk.

In de gevallen, waarin de vijand moest opgezocht worden en daarna aangevallen, was het succes meestal niet groot, al was de vijand geankerd, zooals te Dalny, waar in den nacht van 8 op 9 Februari de schepen niet gevonden werden door de Japansche flottielje.

Ook de omstandigheden van weer en wind zijn natuurlijk van grooten invloed op het succes. De hooge zee heeft te Tsoushima bijna de flottielje buiten gelegenheid gesteld haar rol te vervullen. Te Wei-ha-Wei deed de koude en te Port-Arthur de hooge golven verschillende lanceeringen mislukken. Het is niet voldoende den vijand te vinden, hem te naderen en te lanceeren, men moet treffen. De Japanners schijnen dikwijls op te grooten afstand te hebben gelanceerd en het is ook te betwijfelen of hunne torpedo's wel in alle opzichten in orde waren; het is anders onmogelijk hun weinig succes op 9 Febr. te verklaren en had op 10 Augustus de „Cesarewitch" niet kunnen ontsnappen. Verklaarbaar is het falen intusschen wel: medegedeeld wordt, dat zeer kort voor den oorlog torpedo's van Fiume werden betrokken, deze kunnen dus nog niet ingeschoten zijn geweest.

Verblind door de zoeklichten, zal niettegenstaande de grootste toewijding toch bij de meeste menschen de neiging opkomen, om zich aan het overstelpende vuur te onttrekken. Zoodra de commandant denkt, dat hij dicht genoeg is, zal hij zich haasten te lanceeren. In dit opzicht zal de beste oefening de menschelijke natuur niet veranderen. Om te slagen is veel moed noodig tegen de illusie, dat men genoeg genaderd is.

Te Tsoushima, waar de tactiek gevolgd werd van een aanval in groote massa tegen de verzwakte schepen, vonden de torpedobooten krachtigen steun in de groote schepen, die

het doel verlichtten en tegelijkertijd de vijandelijke artillerie bezig hielden en door hun vuur de kanonniers verlamden.

Komen we thans nog tot het gebruik van den ram.

Om voorbedachtelijk de ram te gebruiken moet men overwegend sterker zijn in artillerie en bescherming om zich in de nabijheid te durven wagen; men moet over grootere snelheid en manoeuvreervaardigheid kunnen beschikken. Onder die omstandigheden behoeft men echter niet zooveel te wagen en kan men, zonder zelf veel gevaar te loopen, met de artillerie den vijand vernietigen en is het gevaarlijk om met zulk een onzeker middel het voordeel van zijne superioriteit in de waagschaal te stellen.

Lissa geeft het voorbeeld van het voorbedachtelijk gebruik van den ram. Van 15 schepen, die bij verschillende manoeuvres trachtten te rammen, is slechts één stoot werkelijk gelukt. Naar mijne meening zal dan ook de rammanoeuvre alleen nog voorkomen als wanhoopsdaad.

Van de tactiek afstappende komen we tot de beschouwing van de strategie.

Waar het hoofdprincipe van de strategie is om zich op den vijand te werpen om hem te vernietigen, is natuurlijk in de eerste plaats noodig te weten, waar de vijand zich bevindt. Denken we in deze aan Nelson, wiens groote en voortdurende ongerustheid veroorzaakt werd door de pijnlijke onzekerheid, waarin hij verkeerde, eerst omtrent den loop van de expeditie naar Egypte, later omtrent de plaats waar hij het eskader van Villeneuve kon ontmoeten.

De inlichtingsdienst heeft door telegraaf, pers, oorlogscorrespondenten machtige helpers verkregen.

Het spionnenstelsel heeft naast de toewijding van alle landgenooten aan de Japanners onschatbare inlichtingen gegeven; terwijl hun gedisciplineerde en patriotische pers steeds zweeg over de bewegingen der eigen vloot, kregen ze door de couranten over de geheele wereld inlichtingen. De Japansche consul te Singapore vaart in een sloep een eind mee met de Russische vloot over de reede om de namen en de bijzonderheden der schepen op te nemen.

Het vertrek van Cervera en van Rodjestvensky wordt door de couranten over de geheele wereld bekend gemaakt, evenals de verschijning van eerstgenoemde voor Curaçao en van laatstgenoemde voor Singapore en voor de Saddle-eilanden. De telegraphie zonder draad maakt de inlichtingsdienst nog gemakkelijker, en zeer moeielijk, zoo niet onmogelijk wordt het, om zich langeren tijd onzichtbaar te houden zooals vroeger meermalen gebeurde. Van de zeestrategie wordt daardoor het toeval en de onzekerheid van de ontmoetingen die haar tot nu toe karakteriseerden, zeer verminderd.

Weet men eenmaal waar de vijand zich bevindt, dan komt

het op handelen aan, en wel in de eerste plaats op de verzameling van de krijgsmiddelen, om te trachten zoo krachtig mogelijk in het gevecht te komen. De Russisch-Japansche oorlog geeft sprekende voorbeelden van concentratie dier krachten aan de eene zijde en versnippering aan de andere. De Russen hoewel in het bezit van eene vloot, belangrijk sterker in tonneninhoud en vuurmonden dan hun tegenstander, slaagden er steeds in, om wanneer het op vechten aankwam, in de minderheid te zijn.

Toen de oorlog onvermijdelijk geworden was en dus elk oogenblik kon uitbreken, werd niet gedacht aan concentratie, doch bleef de vloot verdeeld tusschen Port-Arthur, Wladiwostock en Chemulpo. Welk een geheel andere taak had TOGO gehad, indien de geheele Russische Oost-Azische vloot, zoo mogelijk nog versterkt met de groote schepen uit Europa, bij het uitbreken van den oorlog voor Wladiwostock was geconcentreerd geweest.

Even voor den oorlog was er een Russische divisie onderweg naar het Oosten; zij vordert langzaam, laat zich passeeren door de kruisers „Nisshia" en „Kasuga", door Japan in Italië gekocht, en verrast door de eerste gebeurtenissen van den oorlog, wordt gewanhoopt een der bedreigde havens te bereiken en keert men terug. Had het eskader de reis vervolgd en was het oogenblik gekozen dat TOGO voor Port-Arthur werd vastgehouden, dan was er veel kans geweest om Wladiwostock te bereiken zonder onvoordeelig gevecht. Vereenigd met het eskader van JESSEN, had noodwendig een deel van TOGO's macht voor Wladiwostock bestemd moeten worden en zou het eskader van STARK de vrijheid en het vertrouwen teruggekregen hebben.

Naar mijne meening is ook de critiek gegrond, die veroordeelde de zucht om te Port-Arthur, dat wel meer bedreigd, maar minder goed verdedigd en minder goed uitgerust was, het grootste deel der krijgsmacht te verzamelen. JESSEN met zijne divisie te Port-Arthur en STARK met zijn eskader te Wladiwostock zou een beter verdeeling zijn geweest, als men tenminste splitsing noodig achtte om de aandacht van den vijand te verdeelen. We zullen straks zien welke, naar mijne meening, de oorzaak was van deze groote strategische fouten. Slaan we eerst nog een blik op de voorbeelden uit den Spaansch-Amerikaanschen oorlog.

Toen het bericht van CERVERA's vertrek van de Canarische eilanden in Amerika bekend werd, maakte zich een onbeschrijfelijke angst meester van de kustbevolking, en kwamen ontelbare verzoeken in bij de Amerikaansche Regeering om een gedeelte van de vloot te bestemmen voor de verdediging van een bepaald kustgedeelte. Gelukkig wist de regeering weerstand te bieden aan de groote pressie die van alle zijden op haar werd uitgeoefend en ging men niet over tot versnippering der vloot. Wanneer het aan CERVERA mogelijk was geweest om mobiel te blijven, zonder zich te laten aangrijpen, in stede van zich te laten opsluiten te Santiago, had men nimmer de debarkementstroepen van generaal SHAFTER in zee durven sturen. En misschien had

CERVERA hetzelfde resultaat bereikt, indien hij steeds dreigend op de Canarische eilanden gebleven was, dan hadden de Amerikanen voor de moeielijkheid gestaan om den Atlantischen Oceaan over te steken om het gevecht te zoeken.

De moeilijkheden aan een dergelijken tocht verbonden brengen er ons toe eene beschouwing te wijden aan de zoo belangrijke strategische quaestie der steunpunten voor de vloot.

De groote fout der Russen, ik zinspeelde er zooeven reeds op, was naar mijne overtuiging, dat ze meenden, dat een vloot dient om het territoor te verdedigen. Hun vloot is verdeeld en vastgelegd door de bewaking der steunpunten. In werkelijkheid zijn echter de steunpunten bestemd voor de vloot, die moet vechten in volle zee en die steun moet ontvangen in verschillenden vorm en niet in de eerste plaats geven.

De geschiedenis leert door Santiago dat een steunpunt of schuilplaats niet in staat om een eskader van nieuwe voorraden te voorzien een val wordt, waaruit men niet meer ontsnapt. Deze schuilhoeken oefenen op angstvallige admiralen een gevaarlijke aantrekkingskracht uit. Meermalen hadden de Russen naar buiten kunnen komen om het gevecht te wagen. Ze bleven echter aan Port-Arthur vastgehecht, het bombardement en de torpedo-aanvallen maakten de behoefte aan een schuilplaats nog sterker en men bleef in de meening de haven te verdedigen.

De Japanners, reeds zoo zeer begunstigd door goede maritieme steunpunten, richtten anderen in op de neutrale en vijandelijke kusten, zooals te Masampo, Chinanpo en op de Eliott-eilanden, waarheen de behoeften van de vloot gedirigeerd werden, doch die ze alleen gebruikten om van daaruit hunne offensieve operatiën te ondernemen.

RODJESTVENSKY en ook CERVERA tot een zekere hoogte, ondervonden op een noodlottige wijze de aantrekkingskracht van schuilplaatsen, die de vloten tot zich roepen en vastleggen.

Wanneer men de operatiën van RODJESTVENSKY beschouwt krijgt men veel meer den indruk dat hij tot elken prijs een schuilplaats wil bereiken dan dat hij het gevecht zocht met TOGO. Op de meest gevaarlijke wijze deed dit de pogingen der Russen, om door de Japanners heen te breken, bespoedigen, deed hen vechten in marschorde en maakte gedurende het gevecht de tactiek ondergeschikt aan den wensch om voor alles door te stoomen naar hun einddoel. Het was vluchten en vechten tegelijk en ze haastten zich als het ware om het voordeel van hun vrijheid van beweging prijs te geven.

Vergelijken we hiermee het schitterend optreden van admiraal GRAM, die steeds door wist te ontsnappen aan de Chilenen. Hoewel hij verreweg de zwakste was, hield hij door zijn aanwezigheid op zee elken vooruitgang van beteekenis van den veldtocht te land tegen. De Chilenen moesten de blokkade van Iquique opgeven en konden niets van belang ondernemen tot eindelijk de „Huascar" genomen was. Hier bleek weer de groote beteekenis van de „fleet in being" al is men

ook de mindere in strijdwaarde. Alles hangt echter hierbij af van de snelheid en de actieradius.

Beschouwen we eerst de snelheid. Op zich zelf genomen is haar strategisch belang niet twijfelachtig. Het is echter de meest kwetsbare offensieve of defensieve eigenschap van een vloot of schip. Slechte kolen, noodige zuinigheid in het gebruik der kolen, vermoeienis van de reis, grootere of kleinere averijen aan machines en schoorsteen, hooge zee, zijn alle oorzaken, die de vaart dikwijls veel geringer maken dan waarop men meende te mogen rekenen.

De „Novik" van 25 mijl is genomen door twee Japansche kruisers, die nimmer meer dan 20 geloopen hadden. De „Sebastopol" en „Poltava" van 17 mijl hoogstens ontsnappen aan de „Mikasa" en „Fuji" van 18 en 19 mijl. Het is dan ook gevaarlijk aan een eskader de proeftochtsnelheid van de schepen te geven. De strategie verplicht dikwijls om tal van redenen om de snelheid te beperken tot ver beneden de proeftochtgetallen. In de tactiek is het evenzoo. De laatste gegevens toonen dat de Japansche eskaders, aangegeven op 18 en 19 mijl, op het gevechtsterrein niet meer dan hoogstens 15 mijl gehaald hebben en dat hunne grootere snelheid, in theorie zeer belangrijk, in werkelijkheid slechts twee mijl bedragen heeft.

Ik wil met het voorgaande niet zeggen dat ik aan snelheid geen groote waarde toeken. Gaarne beken ik dat om zich bij den aanvang van het gevecht de gunstige positie te verzekeren, om den gevechtsafstand te kunnen kiezen, waarop de artillerie het best en het meest oordeelkundig gebruikt kan worden en niet het minst om concentratie van de krijgsmacht te bewerkstelligen, snelheid een zeer gewichtige factor is. Naar mijne meening mag echter snelheid niet verkregen worden ten koste van de werkelijke gevechtswaarde, geschut enz., hetgeen bij gelijken tonneninhoud noodwendig het geval moet zijn.

Met de snelheid hangt ten nauwste samen de actieradius.

Het gebruik van groote snelheid vermindert de actieradius; een schip gebouwd voor groote snelheid gebruikt meer voor de meest economische vaart. Op groote overtochten (Rodjestvensky Cervera) is men in het nadeel. De factor snelheid moge tijd doen winnen bij de uitvoering, — zij leidt tot een kleiner getal strategische combinaties.

De oorlogen worden gevoerd hoe langer hoe verder van het moederland. Men is dus wel verplicht te zorgen voor een groote actieradius en de aanvulling van den kolenvoorraad zal in den vervolge de groote zorg zijn voor de eskadercommandanten, zij zullen verplicht zijn de coal-endurance van meer belang te achten dan de snelheid. — Welke dan ook de buitengewone grenzen mogen zijn, die de snelheid in theorie kan bereiken, in werkelijkheid zal men bijna immer minder moeten vragen. — Alles zamen genomen is het trouwens vrij zeldzaam,

dat eene operatie niet met goed gevolg ondernomen kan worden bij gebrek aan snelheid; — het zal daarentegen dikwijls voorkomen dat eene onderneming onmogelijk is door te kleine actieradius of slechts uitvoerbaar door gebruik te maken van de meest economische vaart. — En waar bij de oplossing van strategische problemen de afstanden de onveranderlijke gegevens zijn, moet wel de snelheid opgeofferd worden. De groote snelheid, die enorme massa's kolen verslindt, zal dus wel hoofdzakelijk gebruikt worden in nauwe zeeën.

Hierbij komt nog de groote angst van sommige bevelvoerenden voor gebrek aan steenkolen, vele voorbeelden zijn hiervan aan te halen.

Het proces van commodore SCHLEY, na den Spaansch-Amerikaanschen oorlog, toont dien chef steeds vervolgd door den angst voor steenkolengebrek, hetgeen hem bijna — vijf dagen voor de komst van SIMPSON — de bewaking deed opgeven van CERVERA opgesloten te Santiago.

Toen den avond van Tsoushima RODJESTVENSKY gewond overging op de „Biedowy", ontving de commandant order om zoo snel mogelijk te stoomen. Vrees voor kolengebrek deed hem in strijd met de order, de meest economische vaart aannemen, met het gevolg dat de „Biedowy" den volgenden ochtend genomen werd.

De vrees voor gebrek aan kolen was den Russen, die hunne schepen overladen hadden bij de Saddle-eilanden, in den slag van Tsoushima bijzonder noodlottig.

Door de overlading der dekken met steenkolen waren de pantsergordels bijna onder water; door het eerst opgebruiken der bunkerkolen was de stabiliteit zeer verminderd, zoodat de schepen vreeselijk slingerden, hetgeen eerstens zeer ten nadeele was van het goede vuur, dat een stabiel opstellingsvlak noodig heeft en ten tweede werd de breede zijde onder de pantsering blootgesteld en kwamen bij elke slingering de doorboorde gaten boven en onder den gordel onder water. — De ondergang van vele schepen kan dan ook indirect aan vrees voor steenkolengebrek worden toegeschreven.

Op de quaestie van proviandeering in den ruimsten zin in neutrale havens, neutraal kustgebied en op zee, werd door de reis van RODJESTVENSKY de bijzondere aandacht gevestigd. — Zonder de vriendschap van Frankrijk was de oplossing waarschijnlijk niet mogelijk geweest. Toch heeft Frankrijk ten gunste van Rusland niet afgeweken van hare gewone regelen, die echter in tegenstelling van bijna alle andere natiën, niet aan de oorlogvoerenden de beperking opleggen om slechts 24 uur gebruik te maken van een neutrale haven. Engeland, dat overal havens heeft en dus geen gebruik behoeft te maken van neutrale havens, heeft zeer handig, doch zeer tot hun nadeel, de meeste zeemogendheden weten te bewegen de 24 uur regel te volgen.

Alvorens van de bespreking van de snelheid en actieradius af te stappen, wensch ik nog met een enkel woord te beschou-

wen de strategische zijde van Tsoushima en komen we dadelijk tot de vraag: waarom werd die weg gekozen?

Er wordt beweerd, dat RODJESTVENSKY rekende op de veelvuldig voorkomende mist in straat Corea om onopgemerkt te passeeren. De lengte van de straat maakt deze veronderstelling zeer onwaarschijnlijk en ze wordt onaannemelijk als men bedenkt dat den ochtend van 27 Mei de Japansche éclaireurs contact kregen met de vloot, terwijl toen reeds twee dagen de telegraaf zonder draad Japansche berichten registreerde, die men niet kon onfcijferen, zegt NEBOGATOFF, omdat er niemand was die Japansch verstond. De Russen konden zich dus ontdekt achten en de gelegenheid bestond nog om terug te keeren.

Trachten we den gedachtengang van RODJESTVENSKY te raden. Of hij trachtte TOGO te misleiden omtrent de te volgen route of hij had dit plan niet. We zeiden zooeven dat twee dagen voor den slag de Russen zich ontdekt konden achten of althans op het punt van te worden verkend, maar RODJESTVENSKY kon hopen, dat het te laat was voor de vijandelijke macht om zich te concentreeren. — Den 17 Mei had RODJESTVENSKY ten zuiden van Formosa aan een Noorschen stoomer medegedeeld, dat hij naar de Straat van Corea koerstte, blijkbaar in de hoop dat TOGO deze mededeeling zou vernemen en voor een list zou houden, hetgeen TOGO dan zou kunnen bewegen naar Trougavon te stevenen. — Het kolenladen op de Saddle-eilanden op 25 Mei moest echter de Japanners op hunne hoede doen zijn, wanneer ze er althans dadelijk het bericht van zouden krijgen. Van de Saddle-eilanden tot Trougavon is vijf dagen stoomen met 12 mijls vaart, een snelheid die de Russen zeker niet konden overtreffen en van Trougavon tot Wladivostock is nog anderhalve dag.

Van Tsoushima naar Wladiwostock is slechts 40 uur stoomen met 15-mijlsvaart, de snelheid van het Japansche eskader. Als TOGO wist dat de Russen des ochtends van 26 Mei van de Saddle-eilanden vertrokken, was hij zeker hen de pas af te snijden voor Wladiwostock als hij den 29 Mei 's avonds van Masampo vertrok en hem voor te zijn te Trougavon, wanneer hij den 28sten 's morgens Masampo verliet. Hij kon dus RODJESTVENSKY wachten te Tsoushima tot den 28sten of 29sten Mei en dit kunnende doen, moest hij het doen. Men ziet dus dat de ontmoeting onvermijdelijk was in het geval de Japanners tijdig bericht ontvingen van het oponthoud bij de Saddle-eilanden. RODJESTVENSKY, die kon aannemen dat de Japanners met hunnen uitstekenden inlichtingsdienst dat bericht zeker zouden krijgen, had dus eerst na den 30 Mei voor Tsoushima moeten komen, in dat geval had hij TOGO misschien voor een zeer moeielijke beslissing gebracht.

Ten slotte wil ik nog eene beschouwing wijden aan de bevelvoering en aan de voorbereiding tot den oorlog.

In de eerste plaats de zelfstandigheid van de bevelvoering.

Dit is een van de moeielijkste problemen van den zeeoorlog, die, zooals we hiervoor bespraken, slechts een onderdeel is van den geheelen oorlog. Het gevolg is eene noodzakelijkheid om de bewegingen te land en te water met elkaar in verband te brengen. We zullen zien dat toch aan den bevelvoerende op zee eene groote mate van onafhankelijkheid gelaten moet worden en dat hem alleen in grove trekken het doel van zijne operatiën moet aangegeven worden; — in de wijze van uitvoering moet hem geheel de vrije hand gelaten worden en in het bijzonder moet hij vrij zijn van de inmenging van plaatselijke autoriteiten.

Gaan we na hetgeen de oorlogen in deze leeren. Het Russische gouvernement heeft niet begrepen wat de werkelijke taak van de vloot was en heeft haar bestemd voor eene defensieve actie. Eerste fout. Een tweede fout die van zelf uit de eerste volgde, bestond in het ondergeschikt maken van den admiraal aan den commandant van Port-Arthur. En we zien dan ook het eskader aangespoord, zoo niet verplicht in de belegerde vesting te blijven tot het oogenblik dat de vlucht een wanhoopsdaad was.

Cervera wordt naar Porto-Rico gezonden om het eiland te verdedigen, naar mijne meening een hersenschim, maar men moet de angst van den gouverneur en de bevolking tot kalmte brengen. Te Cuba vroeg men ook om de vloot. Het treurspel eindigt te Santiago, waar Cervera onder het bevel komt van generaal Linaris, die hem dwingt naar buiten te gaan, toen die uitval geen nut meer kon hebben. Hetzelfde te Manilla waar admiraal Montogo in de baai van Subig wilde blijven, waar de nauwe uitgang gemakkelijk te verdedigen zou zijn geweest. Maar de gouverneur, meegesleept door den angst van de bevolking, roept het eskader terug om het te doen deelnemen aan de verdediging van de stad.

Courbet moet tijden lang strijden tegen de richting, die men van uit Frankrijk gaf aan de operatiën en die strijdig waren met de techniek van dezen oorlog en de strategie. Tegen zijn advies richtte men maanden lang zonder eenig resultaat de actie tegen Formosa. Nauwelijks had Courbet zijn lang voorgenomen coup de main tegen de Pescadores uitgevoerd en de sluiting van de rijstinvoer voorbereid of China was verplicht te vragen om vrede.

Een ander voorbeeld vinden we in de gebeurtenissen die Lissa voorafgingen. Van 21 tot 25 Juni 1866 beweegt Persano zich met zijne nog niet georganiseerde vloot tusschen Tarente en Ancona, blootgesteld aan een groot onheil, als hij den vijand ontmoet. Tegethoff, die het eerst klaar was, brandde van verlangen om den 24sten het offensief optreden te beginnen. Van Tarente naar Ancona is het hoogstens 12 uur stoomen. Ongelukkig is Tegethoff gesteld onder de bevelen van den opperbevelhebber van het Oostenrijksche leger aartshertog Albert, die bezig is met de operatiën tegen de Mincio. De admiraal

moet dus den 24sten telegrafeeren om vergunning om het anker te lichten en tevens vragen in hoeverre hij zich vrij kon rekenen in zijne bewegingen. Het antwoord kwam pas twee dagen later. De aartshertog werd door den slag van Castozza bezig-gehouden, waardoor de orders aan den admiraal uitbleven. Toen TEGETHOFF den 26 Juni het anker lichtte was de gelegenheid voorbij. Gelukkig waren de omstandigheden hem kort daarop gunstig, maar in de meeste gevallen komt zulk een schoone gelegenheid niet dadelijk terug en wordt zulk een fout duur betaald.

Afgescheiden van de quaestie van bevelvoering en materieel kan men wel zeggen, dat bij de bepaling van de strijdwaarde van een zeemacht alles afhangt van de omstandigheid of hij goed of slecht voorbereid is voor de taak, die hem in oorlogstijd wacht.

Het sprekende voorbeeld levert wel de laatste oorlog; bij de Russen alles wanorde, omkooping, waardoor slecht materieel verkregen werd, geen oefening, onbekwaamheid.

Bij de Japanners, zou men bijna zeggen alles volmaakt voorbereid, gebruik gemaakt van de laatste vorderingen van de techniek. Zij hadden alles voorzien wat noodig kon zijn.

Een treurig voorbeeld van slechte voorbereiding leveren de Spanjaarden, die een vloot in zee zonden, die geheel onvoldoende was uitgerust. Bij het vertrek waren er in het geheel slechts 300 goede ladingen van de 14 cM. De sluitstukken zijn slecht, op de „Colon" ontbreken de groote kanonnen, de „Viscaija" is 9 maanden buiten dok, de „Colon" en de „Maria Theresia" hebben slechts 30 dagen victualie aan boord. De kanonniers waren niet geoefend en gedurende de dagen van spanning kon men ze niet oefenen omdat men de weinige goede ladingen niet wilde opgebruiken, en de andere ladingen gebruikt men niet uit vrees voor ongelukken, die de menschen nog meer zouden ontmoedigen. CERVERA schrijft aan zijn minister, welk onderdeel of men ook beschouwt, dadelijk springt in het oog ons gebrek aan geld, ons gebrek aan organisatie, ons gebrek aan voorbereiding.

Goede voorbereiding en goed materieel is ondertusschen niet het eenige en ik zou bijna zeggen niet het voornaamste, waar het op aankomt om succes te behalen. Het bewijs is dat een zekere meerderheid niet altijd voldoende is om de overwinning te verzekeren.

In de eerste plaats is noodig vertrouwen van het personeel in het materieel en in de leiding; ernstigen wil om te overwinnen of althans de overtuiging, dat men een tegenstander is waarmee de vijand rekening heeft te houden. Men moet in zich hebben „*the fitness to win.*"

Overschatting van de kracht van de wapenen van den tegenstander is een der zwakheden van de slecht geoefenden. Zij hebben gebrek aan vertrouwen in zich zelf. Het gevolg is,

dat ze meer oog hebben voor de gebreken dan voor de goede hoedanigheden van hetgeen ze zelf bezitten; — bij den vijand daarentegen is naar hunne meening alles goed en op deze wijze gaan ze reeds ontmoedigd ten strijde.

Vergelijken we de Russen en de Japanners, zelfvertrouwen, geestdrift, goede discipline bij de Japanners en ook alleen daar. Bij de Russen eerst onderschatting van den vijand, later doffe gelatenheid en berusting, men verwacht het onderspit te delven, hetgeen wel de meest zekere kans geeft om verslagen te worden. Het is geen gebrek aan moed, doch gebrek aan vertrouwen en initiatief.

Een zin uit een rapport van admiraal JESSEN, die in den oorlog de schoonste rol heeft gespeeld aan de Russische zijde, geeft een voorbeeld van dezen gemoedstoestand. In zijn laatste kruistocht, waarin hij niettegenstaande het verlies van de Rurik zich toch zoo kranig gedroeg, kwam er een oogenblik dat hij in de noodzakelijkheid was, het koste wat het wilde, een bepaalden koers te volgen. De divisie KAMIMOERA kwam in het zicht en begon de vervolging. Op dat oogenblik kwam er een Japansch schip vooruit in het zicht, hetgeen mij dwong, rapporteert JESSEN, van koers te veranderen. Dat Japansche schip was de oude beschermde kruiser „Naniva" van 3700 ton, terwijl JESSEN 35000 ton gepantserde kruisers commandeerde.

Toen de Russen in den slag van 10 Aug. hun strategisch doel — doorbreken naar Wladiwostock — opgaven en zich daarmede overwonnen verklaarden, was — na alles was daaromtrent tot nu toe bekend geworden is — door de Japanners nog geen werkelijk tactisch voordeel behaald. De beschadiging der schepen was van beide vrijwel gelijk en het verlies aan dooden en gewonden liep weinig uiteen. Het schijnt bijna of de verliezen der Japanners op dat oogenblik grooter waren dan die der Russen, waarbij nog komt, dat de Japanners aan het eind van het gevecht al hunne ammunitie verschoten hadden.

Men kan daarom met groote waarschijnlijkheid aannemen, dat het minder het verlies van strijdkracht der Russen was, dat aan de Japanners de overwinning gaf, dan wel de psychische verslagenheid der Russische bemanningen.

Bij Tsoushima was het evenzoo. RODJESTVENSKY zegt: In het eerste half uur hielden onze menschen zich goed. Ze waren beter dan men algemeen zoo goed was van ons te spreken. In dat half uur kregen de Japanners alle verliezen, die ze nog geleden hebben. Onze menschen werden echter plotseling gedemoraliseerd door de vreeselijke uitwerking van het Japansche vuur en toen was alles gedaan.

De Spanjaarden waren net als de Russen, voor hen is de strijd zonder hoop, ze zijn kalm bereid hun leven op te offeren, maar zonder echter flink besloten te zijn het ten minste zoo duur mogelijk te verkoopen. De admiraal gaat hierin voor en steeds herhaalt hij: Er is geen roem te behalen, wanneer men zeker is overwonnen te worden. Deze zekerheid van den admi-

raal was op zichzelf reeds voldoende om de nederlaag onvermijdelijk te maken.

De voorbereiding en de bezieling van den admiraal hebben bij Lissa de grootste rol gespeeld. Aan de eene zijde onzekerheid, weifeling, een chef die voor een gril van schip verandert op het oogenblik, dat het gevecht begint, — die zich het uur en den vorm van het gevecht laat opdringen, — aan de andere zijde de geest van aanvallen, zekerheid, duidelijkheid van inzicht en plan, superieure wijze van manoeuvreeren en van gebruik van wapens. Hier heeft het minder materieel de overwinning behaald, de bezieling heeft de materie overwonnen.

Laat ik besluiten met in dit opzicht het oog te slaan op onze marine en hopen, dat er bij ons, als het er op aan komt, van den hoogsten tot den laagsten bezielende geestdrift zal uitgaan, bij ons, die, wat materieel aangaat, wel altijd de zwakste zullen zijn, doch die een zware taak te vervullen zullen hebben en een groote traditie hoog moeten houden. De geest, die de marine bezielt, zal veel moeten goedmaken. Maar dan moet ook in die richting krachtig gewerkt worden.

De geest, die in een leger of vloot heerscht, hangt ten nauwste samen met den geest, die de geheele natie bezielt, en men zou haast kunnen zeggen, dat met een politiek een natie de zeemacht heeft, die zij waard is.

Maar dan hebben we een politiek noodig, die de zeemacht als onmisbaar voor ons onafhankelijk volksbestaan hoog houdt. Het marinebestuur moet er voor zorgen, dat het volk die politiek begrijpt, waarvoor wel in de eerste plaats noodig is, dat het bestuur zelf overtuigd is van de onafwijsbare noodzakelijkheid van zijne plannen. Immers, hoe kan men het volk overtuigen van de deugdelijkheid van maatregelen, als men zelf niet overtuigd is. De natie moet de kracht en de middelen voor die marine-politiek verschaffen en de zekerheid hebben, dat ze voor de geldelijke offers, die ze zich getroost, een maximum veerkracht terugkrijgt en dat het geld besteed wordt niet om in vredestijd de zaak aan den gang te houden, doch dat elke maatregel en elke penning dient om beter voorbereid te zijn voor den oorlog en voor de taak, die de marine wacht bij dreigend oorlogsgevaar.

In ons land heeft men het opvoeden van de bevolking, wat de kennis betreft der maritieme toestanden, steeds achterwege gelaten, of, wat nog erger is, in de laatste jaren zijn vele bladen begonnen met eene opvoeding, die men op zijn zachtst genomen zeer eenzijdig en eenigszins tendentieus zou kunnen noemen.

Men mag daarom dan ook geen goede begrippen dus ook geen belangstelling verwachten. Laten degenen onder ons, die daartoe de kracht voelen en in de gelegenheid zijn, medewerken tot het verspreiden van juiste denkbeelden omtrent onze marine en de taak, die haar wacht, en zoo de belangstelling opwekken.

Er moet wederzijdsch vertrouwen zijn; de marine moet nader komen tot de natie en de natie nader tot de marine.

Zonder dat geloof ik niet, dat het mogelijk is, dat nog de tijd zal aanbreken, dat er een nauwe band zal bestaan tusschen natie en marine en dat van het volk een bezielende geest zal uitgaan ten goede van onze zeemacht. Toch is dit hoog noodig, want alleen dan is het te verwachten, dat in de geheele vloot heerscht een geest, tintelend van vaderlandsliefde en bereid tot de grootste offers voor ons onafhankelijk volksbestaan en voor onze belangrijke positie als koloniale mogendheid.

VARIA OP HET GEBIED DER MARITIEME HYDROGRAPHIE.

(*Zie plaat VI*).

In een vorig opstel (Marineblad 1906—'07) heb ik door een voorbeeld eene bewering toegelicht, daarop neerkomende, dat het triangulatiewerk, zooals wij het bij de Indische hydrographie opvatten, de vergelijking gerust doorstaan kan met de uitkomsten der astronomische plaatsbepaling; ja zelfs dat afwijkingen van het triangulatiewerk, met de bedoeling om daardoor aansluiting bij astronomische punten te verkrijgen, niet eens altijd in het belang van de juistheid der kaart zijn.

Ik wensch thans nog een voorbeeld te geven, dat aan de werkelijkheid ontleend is en waaruit men de gevolgtrekking zal moeten maken, dat de fouten, die in de praktijk worden begaan, zeer onbeduidend zijn, zoodat men met een gerust geweten over honderden van zeemijlen kan trianguleeren, zonder te moeten vreezen, dat de aansluiting bij eenig (mits goed bepaald) eindpunt er noemenswaard van zal hebben te lijden.

Daarvoor kies ik de triangulatie van de Tomini-bocht tusschen Tomini en Todjo, alwaar nagenoeg 160 zeemijlen kustlengte werden opgenomen. Het voorbeeld heeft mijns inziens groote waarde, omdat de triangulatie nogal moeilijk was. Van een doorloopend vaste driehoeksmeting was geen spraak — herhaaldelijk en herhaaldelijk moest met het drijvend schip als hulppunt worden gewerkt en er werden dan nooit meer dan vier hoeken in de beide driehoeken samen gemeten. Overdreven nauwkeurigheid is bij die wijze van werken wel uitgesloten; wij zullen zien, dat zij niet tot *on*nauwkeurigheid geleid heeft.

Gaarne zou ik het voorbeeld nog sterker sprekend hebben gemaakt, door het onderzoek over nog grooteren afstand uit te strekken, maar aan de zijde van Tomini werd niet bij een nieuw astronomisch punt aangesloten, terwijl de triangulatie aan de zijde van Todjo nog een geheim schijnt te bevatten, dat alleen door onderzoek op het terrein zelf zou zijn op te lossen.

Wij hadden dan op het onderwerpelijke kustgedeelte de astronomische punten:

Tomini	120°32′37″	O.L.	0°30′20″	N.br.
Parigi	120 10 43	„	0 48 33,9	Zbr.
Todjo	121 10 40	„	1 16 46	„

Wat den afstand dier punten in zeemijlen betreft, vindt men uit die waarden:

Zeemijl. Zeemijl.
Tomini .... 82 .... Parigi .... 67 .... Todjo,

fraaie afstanden dus om daartusschen te trianguleeren; maar omdat er zoo heel veel met drijvend schip als hulppunt gewerkt moest worden, vertrouwde ik het niet heelemaal en bepaalde ik ongeveer recht noord van Parigi, nog de breedte van een punt (Kasimba), zoodat er getrianguleerd werd tusschen:

Tomini .... 50 .... Kasimba .... 40 .... Parigi .... 67 .... Todjo (zeemijlen).

Te Posso was een basis gemeten van 370.47 M. lengte en met die basis werd de triangulatie tusschen Parigi en Todjo berekend. Om overeenstemming met de astronomische punten te verkrijgen, werd de schaal een weinig veranderd en met de laatste zijde van het aldus veranderde driehoekennet als basis, werd de triangulatie naar Kasimba ondernomen. Aldaar werd weder aangesloten en met een nieuw aangenomen basiswaarde voortgetrianguleerd naar Tomini, waar op nieuw werd aangesloten door schaalverandering.

Ik heb mij afgevraagd wat wij zouden hebben gevonden, wanneer wij nergens door schaalverbetering hadden ingegrepen, maar eenvoudig hadden doorgewerkt langs de 160 zeemijl, die Todjo en Tomini (langs de kust gemeten) van elkaar liggen: dus: wat zou er gebeurd zijn, als wij ons te Parigi zoomin als te Kasimba om de astronomische ligging dier punten hadden bekreund?

Aangezien bekend is hoeveel lengte- en breedtesecunden de opvolgende punten uiteen liggen en aangezien bekend is waaruit de schaalverbetering bestond, is het niet moeielijk om door opeenvolgende toepassing *van de omgekeerde waarden dier schalen*, te berekenen, over hoeveel secunden lengte en breedte getrianguleerd zou zijn, indien op éénzelfde schaal was doorgewerkt. De uitkomst van die becijfering is in de volgende staatjes samengevat:

	ver. L.	ver. Br.
Tomini – Kasimba	1826″.1 (–)	2360″.07
Kasimba – Parigi	492 .7 (+)	2370 .01
Parigi – Todjo	3623 .9 (–)	1713 .0

gevende:

	ver. L.	ver. Br.
Tomini – Parigi	1333″.4 (–)	4730″.08 (–)
Parigi – Todjo	3623 .9 (+)	1713 .0 (–)
Tomini – Todjo	2290 .5 (+)	6443 .08 (–)

Vergelijkt men die uitkomsten met die der astronomische plaatsbepaling, dan vindt men:

	Astron.	Triang.	Astron. – triang.
voor de lengte:			
Tomini – Parigi . .	1314" (–)	1333".4 (–)	19.4 (+)
Parigi – Todjo . . .	3597 (+)	3623 .9 (+)	26.9 (–)
Tomini – Todjo . .	2283 (+)	2290 .5 (+)	7.5 (–)
voor de breedte:			
Tomini – Parigi . .	4733".9 (–)	4730".08 (–)	3.82 (–)
Parigi – Todjo . . .	1692 .1 (–)	1713 .0 (–)	20.90 (+)
Tomini – Todjo . .	6426 .0 (–)	6433 .08 (–)	17.08 (+)

De triangulatie Tomini – Todjo komt dus $\sqrt{7.5^2 + 17.1^2}$ – secunden terzijde van het astronomische punt Todjo uit; het verschil bedraagt 18.67 secunden of 576 meters, na een triangulatie die over ongeveer 296000 M. loopt.

Het zal echter de aandacht trekken, dat die 576 M. nagenoeg met de rechte richting Tomini – Todjo samenvallen, want wanneer men het astronomisch azimuth tusschen die beide plaatsen met het azimuth dat uit de triangulatie voortvloeit, vergelijkt, dan vindt men een

getrianguleerd azimuth	19°41'28"	afstand	210171	meters.
astronomisch „	19 40 47 .5	„	209599	„
verschil	20".5		572	„

Waar de astronomische punten van Oudemans niet eens zuiver waren terug te vinden, zullen de 4 meters, waarvan wij hier geen rekenschap kunnen afleggen, den koop niet breken. Hoofdzaak is, dat astronomisch en geodetisch azimuth, na zulk een lange triangulatie praktisch dezelfde zijn, terwijl schaalverbetering bij volkomen behoud van azimuth de aansluiting volkomen kan maken. Volkomen ja, indien men ten minste aanneemt, dat het verschil van 18.67 boogsecunden aan de triangulatie was te wijten. Vooralsnog is eigenlijk niet te zeggen, wie het in nauwkeurigheid wint, de astronomie of de triangulatie.

Laten wij echter voor een oogenblik afzien van de noodzakelijke fouten in de lengte en breedte*verschillen* die de Oudemans-punten geven, laten wij aannemen, dat zij zuiver waren terug te vinden (en daar hield nog al wat aan!) Laten we aannemen, dat we alleen met fouten in de triangulatie te maken hebben, dan moeten wij, om de waarheid getrouw te blijven, alle lengteafmetingen en alle numerieke waarden, die daarbij behooren, naar reden $\frac{209599}{210171} = \frac{99727}{100000}$ verkleinen. Toetsen

wij dat aan Parigi, dan is er van Tomini naar Parigi niet over 1333.4 en 4730.1 lengte en breedtesecunden getrianguleerd, maar respectievelijk over 1328.4 en 4709.7 secunden. De astronomische plaatsbepaling gaf daarvoor 1314 en 4734 secunden, zoodat bij zulk een verschil van 14.4 en 24.3 secunden nog redelijke aansluiting te Parigi verkregen wordt. Toch staan wij ook hier voor een niet volmaakt uit den weg te ruimen twijfel, wanneer er gevraagd wordt: „zou het met het oog op Parigi niet beter zijn, om bij Todjo de triangulatie boven het astronomisch verband te verkiezen?" Ik zou meenen, dat schaalverandering géén verbetering is, want de aansluiting bij Parigi wordt er slechter door, zooals het onderstaande staatje duidelijk aantoont:

Tomini – Parigi.

	I. astronomisch	II. getrianguleerd	III. na schaalverbetering	I—II	I—III
Ver. lengte:	1314	1333.4	1328.4	19.4	14.4
Ver. breedte:	4730.1	4730.1	4709.1	3.8	21.0

Dus wordt het verschil door zoogenaamd schaalbeteren: 14 bij 21 tegen 19 bij 4.

Ik wil daarin verder geen uitspraak doen, de kaarten zijn ingediend en voor de praktijk heeft deze nabetrachting ook geen andere waarde dan dat zij ons geleerd heeft, dat het mogèlijk is om onder *ongunstige* omstandigheden trianguleerende, met een basis van 370 meters, een kuststrook van 160 zeemijlen zóó nauwkeurig te bewerken, dat het twijfelachtig blijft of de astronomische punten het verband beter aanduiden of niet. Die uitkomst zal aan praktische opnemers misschien welgevallig zijn. Is er echter nog een les uit te trekken? Ik geloof van wèl.

Waar de hierboven geincrimineerde 576 à 572 M. zóó nauwkeurig met de astronomische richting der eindpunten samenvallen als hier het geval blijkt, krijg ik den indruk dat de omtrek der bocht ad 160 zeemijl, om zoo te zeggen met wiskunstige zekerheid is opgemeten, maar dat zij ons een weinig terzijde van het eindpunt gebracht heeft, doordien de nauwkeurigheid der azimuths (overigens voor het praktisch doel voldoende) te wenschen overlaat. Waar veel met het schip getrianguleerd wordt, verloopt het azimuth snel, daarom werd er naarmate de gelegenheid zich voordeed, om de vier à vijf bakens, een nieuw azimuth genomen dat dan in den regel eén paar minuten boogs afweek en daarmede werd de triangulatie vervolgd. Dat had nauwkeuriger kunnen gebeuren en ik zou door het bovenstaande geleerd, de navolgende werkwijze voortaan tot de mijne maken:

„Neem bij iedere derde baak een nieuw azimuth, verdeel „het bevonden verschil over de tusschengelegen bakens, cijfer „hunne lengte en breedten *opnieuw* uit met die verbeterde azi- „muths, dan zijn de fonten der triangulatie voor zoover die uit

„ietwat verkeerde richtingen voortvloeien, zoo goed als geheel „opgeheven. Voor fouten in de gemeten afstanden behoeft geen „vrees te bestaan."

II.

Ik mag van de onderwerpen: „triangulatie, astronomische plaatsbepaling, locale attractie" niet afstappen zonder het oordeel mede te deelen dat wijlen Prof. J. A. C. OUDEMANS mij, korten tijd voor zijn overlijden, kenbaar maakte. Nadat ik aan Zijn Hooggeleerde een afdrukje van het artikel: „De locale attractie enz." (zie „Marineblad" 1906—'07) had aangeboden, ontving ik een schrijven luidende als volgt:

Utrecht, 6 October 1906.

Geachte Heer.

„Eerst heden heb ik tijd en gelegenheid U mijnen dank „te betuigen voor den mij gezonden afdruk: „over locale „„attractie".

„U hebt groot gelijk, voor topografie de triangulatie „boven de sterrekundige bepalingen te verkiezen. De laatste „kunnen voor de cartografie alleen van dienst zijn daar, „waar geen „zicht" op goed bepaalde punten te verkrijgen is.

„Toen KAISER in 1849 zijne verhandelingen schreef tot „voorbereiding van de reis van S. H. DE LANGE, die bepaald „voor de *astronomische* plaatsbepaling naar Indië zou ver„trekken, nam hij in het geheel geen notitie van locale „attractie. Zoover ik mij herinner, waren zulke groote „verschillen, tusschen astronomische en geodetische plaats„bepaling als wij thans weten dat bestaan, nog niet bekend; „ik herinner mij nog goed, dat wij om zoo te zeggen op„schrikten van een verschil van 40" dat ergens in den „Caucasus zou gevonden zijn.

„Hoewel op Java het onderzoek der locale attractie „eerst niet op het officieele programma stond, is het er „echter op gekomen, doordien ik het besluit uitlokte, dat „de triangulatie van dat eiland ook zou dienen voor „graad„„meting". Ook toen ik dit voorstel deed, dacht ik niet, „dat er zich zulke groote verschillen zouden voordoen, „anders had ik een ander woord gekozen. Maar als ik „gezegd had „onderzoek naar locale attractie", dan had een „adviseur, die op de hoogte was, dit met het oog op de „groote onkosten ontraden, want hoewel de door U aange„haalde cijfers bewijzen, dat er op Java heel wat locale „attractie bestaat, zijn zij toch geheel onvoldoende om eene „studie van de locale attractie genoemd te kunnen worden. „Daartoe zouden in den omtrek van elken vulkaan, en Java „telt er ruim 40, wel 25 punten astronomisch en geodetisch

„bepaald moeten worden, al behoeft het niet — wat het „astronomische aangaat — met zooveel waarnemingen als „op Java geschied is. En elke plek waar zich een vreemd „resultaat voordeed, zooals Poeloe Tindjil, zou, al is het „geen berg, evenzoo onderzocht moeten worden. Zoo is in „de vorige eeuw de omtrek van Moskou onderzocht, waar „sterke locale attractie, of liever een groot verschil tusschen „eene astronomisch en geodetisch bepaalde breedte gevon„den was.

„Ook voor hydrografische opnamen zal de triangulatie „met sextant, of waar het kan met theodoliet, de voorkeur „verdienen; en zou het steunen op sterrekundige observaties, „als zich dit te ver uitstrekt, tot onnauwkeurigheid in de „kaarten kunnen leiden."

Geloof mij hoogachtend,

Uwen Dw. Dr.

(was geteekend) J. A. C. OUDEMANS.

Ik vestig de aandacht in het bijzonder op de laatste zinsnede die ik voor den opnemer van zéér veel waarde acht. Het rijpe oordeel van den ervaren astronoom en geodeet OUDEMANS wijze ons voortaan den weg, daar waar moeilijkheden zich voordoen.

III.

„In de belangrijke kaartverzameling op het rijks archief „aanwezig, bevindt zich onder No. 274 der zee- en kustkaarten „eene zeer uitvoerige en voor den tijd, waarin zij werd vervaar„digd, waarschijnlijk nauwkeurige kaart van de bocht van Tomini. „De vervaardiger dezer kaart is de schipper JAN VAN DER WAL, „die op last van den gouverneur en directeur der Molukken, „ROBERTUS PADT-BRUGGE in 1682 met den hoeker de „Brand„gans" werd gezonden om deze bocht in kaart te brengen, van „welke taak hij zich zoo goed kweet, dat de gouverneur en „directeur JACOB LOBS, die den gouverneur PADT-BRUGGE opge„volgd was in het bestuur der Molukken, bij zijn brief van den „3den Mei 1683 aan den gouverneur en raden van Indië bij de „toezending dezer kaart het volgende kon schrijven:

„„De hoeker de „Brandgans", schipper JAN VAN DER „„WAL, van hier vertrokken en van deze reede te zeil „„gegaan den 13den Julij naar Tomini om de posthouderen „„aldaar te voorzien, alsmede om de groote binnenbogt te „„carteren, kwam op den 21sten November behouden weder „„hier, hebbende hetgeen hem bij instructie was aanbe„„voolen naar behooren verrigt.

„„De kaart bij gemelden schipper daar af overgeleverd, „„is zoo net en curieus gemaakt, zoodanig voor dezen nooit „„geschied is en waarin wij gelooven UEd. Hoog Achtb. „„bijzonder genoegen scheppen zullen."

„Het journaal van dezen togt is niet meer voorhanden, „hoewel het aan den gouverneur van Ternate is afgeleverd.

„De instructie die aan VAN DER WAL voor dezen togt werd „ter hand gesteld, is opgenomen in het dagregister van Ternate „van dat jaar. Wij voegen die hierbij, zooals wij er mede bij- „voegen een extract uit zijn journaal, welk extract evenzoo in „het dagregister van Ternate is te vinden."

Aldus de Heer P. A. LEUPE in de Werken van het Kon. Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch Indië, jaarg. 1865.

Uit de Instructie, die wat breedsprakig is, teeken ik hier aan dat aan VAN DER WAL de opneming van den westwal van Straat Peling werd opgedragen; op de door hem ingediende kaart komt dat overeen met de kust tusschen „De Rivier Cajoelang" en „de Katten eilanden". Verder moest de kust van de „Katten eilanden" tot „Lange Eijlant" (alwaar vele „reven met slingerende kreken en killen"), grondig onderzocht worden. Daarna kwam de opneming van de Togia-eilanden aan de beurt en vooral werd aangedrongen op goede breedtebepaling bij den Hoek van Belette en verder om de Zuid, op de hoogte van Ampana (Todjo). Aan deze breedtebepaling werd zooveel waarde gehecht, dat de instructie den schipper toestond bij die plaatsen, zoo noodig een etmaal of twee „daaraf te verletten".

Van Todjo dan moest de kust nog worden opgenomen tot den Mata Pypongus Hoek (Hoek Karawasa) dewelke „in het gezicht van Posso ligt."

In de instructie volgt dan een uiterst leerrijke plaats, wij vernemen namelijk dat de kust van Posso *„verder tot Parigi en Tomini en Gorontalo toe nauwkeurig onderzocht en gecarteerd is"*. Dus in 1682 het voornaamste gedeelte der bocht nauwkeurig onderzocht en gecarteerd, wie had het in 1904 durven herhalen?

Van Posso werd den schipper gelast weder naar den Hoek van Belette en Groot Togian over te steken om dan de reis dwars over de bocht naar Parigi te vervolgen. De bedoeling daarvan is duidelijk; door bij het nauwkeurig bepaald Belette terug te komen en vandaar af te varen naar Parigi, hoopte men beter lengte-verband te bekomen.

Van Parigi zal de reis worden voortgezet naar Tomini, niet omdat het kustgedeelte onvoldoende bekend was, neen het was reeds vroeger „nauwkeurig onderzocht en gecarteert", maar wel *om aldaar vaste en goede breedtens te bekomen waaraan het tot nu geschort heeft.*

Het extract-journaal, door LEUPE genoemd, bevat geen bij-:onderheden die uit een nautisch oogpunt van belang zijn. Er vordt slechts het een en ander over politieke zaken en over len ruilhandel vermeld.

In een bijschrift bij de door het Kon. Inst. gereproduceerde kaart van de „Brandgans" spreekt de deskundige, J. M. OBREEN, iet volgend gunstig oordeel uit:

„Ook hem dien de taak te beurt zal vallen met een nauw-„keurige opname der Golf van Tomini belast te worden, zal „deze kaart een welkom hulpmiddel zijn."

Mij is die taak te beurt gevallen. Ik onderschrijf het oordeel van OBREEN met het enkel voorbehoud dat die kaart in vele ɔpzichten *beter* is, dan iets wat tot dusver het licht heeft gezien. De tijd bracht achteruitgang in onze kennis van de bocht!

Maar eerst dit: wat moeten wij denken van de verhoudingen n lengte en breedte der bocht, zooals die door schipper VAN DER WAL zijn bepaald?

Die afmetingen zijn sinds ruim 40 jaren bekend, toen OUDEMANS in opdracht had astronomische bepalingen aldaar te verrichten. OBREEN was, toen hij de kaart critiseerde, blijkbaar met die uitkomsten nog niet bekend. Wij echter kunnen alle punten der kust toetsen aan de waarnemingen van OUDEMANS en aan de daarop steunende triangulatie die in 1904 en '05 heeft plaats gehad. Absolute lengten en breedten zijn weliswaar moeilijk aan de kaart van VAN DER WAL te ontleenen, maar zij is toch van een schaal van „duytsche mijlen 15 voor een graad" voorzien en deze stelt ons in de gelegenheid de verschillen met een ander punt, waarvoor wij Gorontalo hebben gekozen, nauwkeurig af te leiden.

Wat wij dan voor eenige dier punten vinden, is in de volgende staatjes vermeld:

a. Breedteverschil met Gorontalo.

(Boogminuten).

	Volgens OUDEMANS of triangulatie.	Volgens V. D. WAL.	Fout.
Tomini	+ 0.7	− 2.8	+ 3.5
Parigi	− 78.3	− 68.0	− 10.3
Togian	− 56.2	− 56.0	− **0.2**
Mantawatoe	− 62.3	− 65.2	+ 2.9
P. Doewa	− 78.9	− 87.2	+ 8.3
Posso	− 112.5	− 128.8	+ 16.3
Tg Api (Belette)	− 79.4	− 80.0	+ **0.6**

Tot zoover de breedteverschillen. Om die rechtvaardig te beoordeelen, moet in het oog worden gehouden, dat de Schipper niet juist behoeft te hebben geobserveerd op die punten die wij voor vergelijking uitkozen; wij weten alleen dat inzonderheid Togia, Belette en Amparia (Todjo) met name in de instructie

genoemd zijn en mogen die punten, voor zooverre zij op oude en nieuwe kaarten *goed* zijn terug te vinden, aan scherpere kritiek onderwerpen. Doen wij dat, dan blijkt dat die punten de kritiek schitterend doorstaan, zij zijn nog geen zeemijl fout en ook de andere punten, wij weten niet in hoeverre zij uit gegiste bestekken zijn afgeleid, vertoonen geen *grove* fouten.

Is 10.3 of 16.3 dan geen groot verschil? Neen, straks zal blijken met welke verschillen de twintigste eeuw werd ingezet.

Nu de lengteverschillen. Wij moeten bij de beoordeeling toegeeflijker zijn dan bij die der breedteverschillen. Tijdmeters kende VAN DER WAL nog niet eens van hooren zeggen. Zij moeten beoordeeld worden naar de vraag of hij goed het gegist bestek wist bij te houden. Wij vinden:

b. Lengteverschil met Gorontalo.

(Boogminuten).

	Volgens OUDEMANS of triangulatie.	Volgens V. D. WAL.	Fout.
Tomini	— 150.8	— 162	+ 11.2
Parigi	— 172.7	— 216	+ 43.3
Togian	— 62.5	— 67	+ 4.5
Mantawatoe	+ 2.2	+ 19.2	— 17.0
P. Doewa	+ 24.8	+ 45.6	— 20.8
Posso	— 138.4	— 182.4	+ 44.4
Tg Api	— 89.2	— 87.8	— 1.4

Wij zien dan alweer dat VAN DER WAL, met name bij Togian en Belette, zijn opdracht schitterend heeft uitgevoerd en wat de afwijkingen bij Posso en bij Parigi betreft (of hij daar in persoon geweest is weten wij niet); teeken ik aan:

1e. dat de kust tusschen Parigi en Tomini, op de terecht zeer geprezen kaart van Resident VAN MUSSCHENBROEK [1]), bij een punt als Poeloe Dii, 20′ in breedte en 18′ in lengte fout is.

2e. dat wij in 1905 (ook tusschen Parigi en Tomini) *nog* 6 à 7 zeemijl „over den wal" voeren!

Bezien wij nu de kaart van meer nabij en vergelijken wij haar met hydrografische kaart No. 141, uitgegeven te 's-Gravenhage in 1902, op grondslag van de kaart 10 jaren daarvóór te Batavia gecompileerd, dan merken wij allereerst op, dat die van de „Brandgans" zich aanbeveelt door een bijzonder groot aantal loodingen, die wij op de nieuwe kaart meerendeels missen. De bodemgesteldheid is uit de oude kaart beter na te gaan dan uit de nieuwe en wanneer men de riffengrens aanneemt als samenvallende met de 100-vaamslijn (hetgeen in deze streken haast overal uitkomt) dan kan men bijv. tusschen Tandjong Saoesaoe en Parigi een 100-vaamslijn trekken, die overeenkomt

1) Tijdschr. Aardr. Genootschap, jaarg. 1880. Deze kaart berust weer op eene van EDELING.

met hetgeen de opneming geleerd heeft, maar waaromtrent kaart 141 geen aanwijzing gaf. (Zie de pas verschenen kaart 307).

Een groot rif (in 1878 door het Gouvernements-stoomschip „Anjer" ontdekt) is hetzelfde als het „rif boven water" dat VAN DER WAL ten Noorden van Posso teekent.

Vergelijken wij nu de Togian eilanden van VAN DER WAL met dezelfde eilandengroep op kaart 141 (en iets beters dan die kaart is tot dusver niet verschenen) dan ziet men al dadelijk weer dat de kaart van 1682 beter belood is, zoodat men liever daarop dan op 141 zal varen. Komt de nieuwe opneming van 1906 binnenkort uit, dan zal men zien, wat thans alleen ingewijden kunnen weten, dat de kaart van de „Brandgans" een beter inzicht geeft van de riffenformatie dan het tot dusver uitgegevene kan doen.

Iets dergelijks geldt voor de doortochten tusschen het Lange Eylant en den Ronden Hoek van VAN DER WAL. Kaart 141 geeft en gaf daar geen leiding. Wij moesten bij de opneming doortochten zoeken, maar de kaart van de „Brandgans" was in hoofdzaken goed.

Opmerkelijk is de Golf van Poh, door VAN DER WAL „de bocht van Peling" genoemd. Op de kaart van VAN MUSSCHENBROEK en op de zeekaarten komt zij volkomen misteekend voor — maar de kaart van de „Brandgans" is zuiver „zelfs wat betreft de riffen die voor den ingang der bocht *niet* liggen en waarover in 1904 of '05 Berichten aan Zeevarenden werden uitgegeven."

Wel mocht dan ook gouverneur LOBS getuigen, dat het werk *net en curieus gemaakt*" was en *„zoodanig voor deze nooit geschied is*"; wij zijn van oordeel dat het lang geduurd heeft voor we het den schipper en zijn hoeker „de Brandgans" mochten verbeteren „maar de cartograaf kan nog heden in dat oude *„bijzonder genoegen scheppen*" als ongetwijfeld gouverneur en raden van Indië nu 225 jaar geleden hunnerzijds hebben gedaan.

Eerbied dus voor het werk van schipper VAN DER WAL!

Of er nog meer Indische kaarten in het stof der archieven verscholen liggen, die den opnemer even goede diensten bij zijn werk zouden kunnen bewijzen?

l'H. NABER.

Ook de Engelsche marine bouwde in '86 reeds eenige torp. booten voorzien van THORNYCROFT ketels, terwijl voor de Deensche oorlogschepen „Hecla" en „Geiser" in '92 THORNYCROFT ketels gebouwd werden, 8 ketels per schip. Al deze toepassingen bleven op kleine schaal. Tegen 1894 werden echter de plannen gemaakt voor de kruisers „Powerfull" en „Terrible". Schepen van 14000 ton met een machinevermogen van 25000 I.P.K. De jaren hiervoor was de Engelsche marine op de proeftochten niet bijzonder gelukkig met hare ketels. Ten einde het vermogen der schepen op te kunnen voeren bij hetzelfde ketelgewicht was men kunstmatige trek gaan toepassen. Eenmaal op dien weg, lag het voor de hand, dat, bij het steeds grooter worden der eischen wat pantser en artillerie aangaat, men trachten zou steeds meer uit de ketels te halen door deze steeds meer te forceeren. Daarbij kwam al spoedig aan het licht, dat de cylindrische ketel maar een zeer beperkte mate van forceeren toelaat.

Men leest in die jaren dan ook van geen proeftocht, waar niet in vermeld staat, dat deze gestaakt of bekort moest worden door het lek springen der vlampijpen en het was geen uitzondering, wanneer na een proeftocht alle vlampijpen geringd en een groot deel vernieuwd moesten worden. Uit dien tijd dateert ook de toepassing van de „Admiralty ferrules". 't Waren echter alle lapmiddelen en men moest omzien naar een nieuw soort ketel. De nauwpijpketel, YARROW was ook begonnen met het bouwen van zulk een ketel, werd voor groote schepen niet geschikt geacht, daar men vreesde, dat de weinig wanddikte bezittende nauwe pijpen spoedig zouden verteren.

Waar nu bij de Messageries Maritimes reeds jaren met succes schepen op Australië voeren, voorzien van BELLEVILLE-ketels, lag het voor de hand, dat de desbetreffende Engelsche autoriteiten een commissie uitzonden, ten einde een reis met zulk een schip te maken en uit eigen aanschouwing zich van de feiten op de hoogte te stellen.

Het rapport hieromtrent was van dien aard, dat men in Engeland besloot de oorlogsschepen voortaan te voorzien van BELLEVILLE-ketels, te beginnen met de genoemde kruiser „Powerfull" en „Terrible", welke elk 48 van deze ketels zouden krijgen. Dat zulk een besluit van een der grootste, zoo niet de grootste afnemer der ketelbouwers geen tegenstand zou vinden, waar zooveel geld stak in werktuigen om cylindrische ketels te bouwen, was niet te verwachten en reeds van den aanvang af heeft 't niet ontbroken aan heftige critiek op dit besluit.

Ook het personeel, dat om zou moeten gaan met deze nieuwe soort ketels was er niet sterk mee ingenomen. Elke verandering wordt door den gewoonlijk conservatieven mensch instinctmatig afgekeurd, zooveel te meer door den zeevarende, die gewoonlijk van deze behoudzucht nog wel iets meer heeft, dan de meeste andere menschen. Zeker, de cylindrische ketel had vele gebreken, maar men was er aan gewoon geraakt en telde ze niet zoozeer meer mee; elke fout echter van den nieu-

wen ketel werd dezen hoog aangerekend. Zoo kwamen de proeftochten van bovengenoemde twee kruisers.

Deze proeftochten verliepen gunstig, 't was alles mooi wat er aan was. Nauwelijks komt echter het gewone machinekamer-personeel aan boord of de klachten beginnen te komen, waarvan wel de voornaamste was het reusachtig kolenverbruik. Men trachtte hieraan tegemoet te komen door z.g. „economisers", voedingwater-voorwarmers. Tevens ondervond men veel last van waterverlies door het lekken der vele verbindingen. Niet alleen kost verdampen voor suppletie kolen, maar ook kan het voorkomen, dat het waterverlies zoo groot wordt, dat het niet meer bij te houden is met de a/b. aanwezige verdampers. Een schip moet dan evenals bij te weinig brandstof vaart minderen en vermindert dus in slagvaardigheid. Door de ondervinding geleerd, werden de kwalen van de BELLEVILLE ketels wel minder, echter waren deze nog zoo overwegend en de kritiek over die ketels nog zoo krachtig, dat de Engelsche regeering er in 1900 toe overging een commissie in 't leven te roepen, samengesteld uit de meest eminente mannen op ketel- en machinegebied, zoowel van de oorlogsmarine als van de groote stoomvaartlijnen.

Deze commissie moest twee vragen trachten te beantwoorden. 1e. Is de waterpijpketel a/b. der oorlogsschepen gewenscht en noodig en 2e. welk soort verdient dan de voorkeur. Na 2 jaar uitgebreide proefnemingen, waarbij tochten gemaakt werden van Engeland naar Gibraltar v. v. met schepen met verschillende soorten ketels; waarbij schepen ingericht werden met door de commissie aan te wijzen ketelsoorten, verscheen het rapport van deze commissie. Dit stuk is het resultaat van wel een der meest merkwaardige onderzoekingen in de latere jaren practisch op dit gebied verricht.

De 1e vraag werd door de commissie eenstemmig toestemmend beantwoord. Aan boord van de oorlogsschepen waren de voordeelen der pijpketels n.l. mogelijkheid tot zwaar forceeren en dus vlug stoomstoken en klein gewicht te groot om niet op te wegen tegen de nadeelen.

Op de vraag, welke ketels dan de voorkeur verdienden, gaf de commissie als antwoord 1e de YARROW ketel met wijde pijpen, daarna de BABCOCK en WILLCOX ketel. De voorzitter week in zijn afzonderlijk rapport van deze meening af en vond de BELLEVILLE ketel mits voorzien van economisers uitstekend. Sinds dien worden de groote schepen in de Engelsche Marine veelal voorzien van de door de meerderheid der commissie aangewezen ketels.

De Duitsche Marine trachtte de nadeelen der pijpketels n.l. groot kolenverbruik en lastige behandeling zooveel mogelijk te ondervangen door voor $^1/_3$ van het vermogen cylindrische ketels te gebruiken en voor $^2/_3$ waterpijpketels (DÜRR, SCHULZE en THORNYCROFT).

De cyl. ketels waren dan bestemd voor dagelijkschen dienst, de pijpketels alleen om in te vallen met grooter vermo-

gen en dus onder omstandigheden wanneer grooter kolenverbruik gewettigd was. In de laatste jaren verliet men dit systeem en gebruikt tegenwoordig alleen pijpketels.

In de Fransche Marine zijn voortdurend voor de groote schepen in hoofdzaak gebruikt de BELLEVILLE- en de NICLAUSSE-ketel, terwijl op de kleinere vaartuigen de ketels van NORMAND, DU TEMPLE, GUYOT en L'AGRAFEL D'ALLEST veel gebezigd worden.

Gaan we nu na wat in de Nederlandsche Marine in al die jaren geschiedde. Het jaar '94, waarin besloten werd in Engeland tot een uitgebreide toepassing van den waterpijpketel, was voor de meeste Marines ook het begin van toepassing van dit soort ketels. In Nederland werden toen de plannen gemaakt voor de eerste drie kruisers n.l. „Holland", „Zeeland" en „Friesland". Schepen van ± 3800 ton waterverpl., die met een machinevermogen van 10000 I.P.K. een vaart zouden moeten loopen van 20 mijl. Zou het mogelijk zijn de schepen een voldoende groote kolenvoorraad te geven, zooals dat voor kruisers noodig is, dan moest men wel overgaan tot het bezigen van waterpijpketels. Werden BELLEVILLE-ketels gebezigd, dan was de besparing aan gewicht maar gering en nam men het besluit ketels van het YARROW-type met nauwpijpen te gebruiken. Deze soort ketels was tot nog toe slechts in gebruik op torpedobooten en dergelijke lichte vaartuigen. Hoewel het eerste patent van YARROW van '81 dateert, werd de ketel echter pas in de laatste jaren vóór '94 toegepast. YARROW had te veel succes met zijn voortreffelijk geconstrueerde locomotiefketels om deze maar zoo zonder meer los te laten.

Hij was er echter de man niet naar niet door voortdurende proefnemingen klaar te zijn voor het geval ook hij gedwongen werd een pijpketel toe te passen. De verslagen van zijn zeer doordachte proeven op het gebied van circulatie in een pijpketel en dan de aardige demonstraties op dat gebied zijn de moeite van het lezen wel waard.

Zoo was dan ook al sinds eenigen tijd deze ketel toegepast o. a. a/b. van den torpedojager „Harock", zusterschip van de „Daring", waarbij men het eerst het nu bekende verschijnsel bij de schroeven waarnam n.l. caritatie. Nooit was echter zoo'n ketel toegepast op groote schepen, daar de Engelsche admiraliteit van meening was, dat de wanddikte der pijpjes te gering was voor een eenigszins langdurig gebruik. 't Was dus een groote sprong voor onze schepen de YARROW-ketel aan te nemen. De groote gewichtsbesparing was wel de voornaamste reden, terwijl verder speciaal de Y.-ketel genomen werd, omdat deze met zijn rechte pijpen zeer toegankelijk en gemakkelijk schoon te maken was. Daar men echter nog geen personeel bezat, dat voldoende ervaring had om deze ketels tot hun recht te laten komen, werden er a/b. van elk schip 2 cylindr. ketels en 8 w.p. ketels geplaatst. De 2 cyl. ketels zouden elk stoom leveren voor ± 1700 I.P.K., elke w.p. ketel voor ± 850 I.P.K. Tot een vaart van 13 mijl waren alleen de cyl. ketels noodig, onderwijl kon



Michiel Ad ruijter



Type en natie van het schip.	Soort waterpijp- of andere ketels.	I.P.K.	Ketelgewicht in tonnen.	I.P.K. per ton ketelgewicht.	
Nederland type Kortenaer	4 cylindr. ketels	4.710	297.5	15.8	
Nederland type Holland	8 Y.-w.p.ketels en 2 cylindr. ketels	10.000	310.5	33	
Nederland type de Ruyter	6 Y.-w.p.ketels	6.400	176.7	36.1	
Engeland type Diadem	Belleville-ketels.	17.000	748.4	22.05	
Duitschland Slagschip	cylindr. ketels.	5.000	346	14.5	
Duitschland Groote kruiser	Dürr-ketels	18.000	542.4	33.2	
Duitschland Slagschip	Schulze-ketels	10.000	190	52.6	A
Rusland Askold	idem.	24.000	416	64.3	
Duitschland Volzee torpedob.	idem.	6.600	59.8	110	

echter veel langer over doen. Door de uitstekende circulatie kan het stoomstoken bij een w.p.ketel veel korter duren, bij de Y.-ketel zelfs in 20 minuten. Bij het onderstoom gaan wordt dus de gereedheid van het schip beheerscht door den tijd noodig voor het goed verwarmen der machines; is een schip met w.p. ketels onderstoom dan kan men in $^1/_2$ uur het maximum vermogen ontwikkelen.

Dat dit voor een oorlogsschip een groot voordeel is, behoef ik den lezers van het „Marineblad" niet te verklaren.

3°. Het springen van een pijp van een waterketel zal nooit die ernstige gevolgen hebben als bij een cylindrischen ketel, 't zij dit geschiedt ten gevolge van het bezwijken van den wand, 't zij dit het gevolg is van vijandelijk vuur. De geringe waterinhoud en de groote verdeeldheid van dit water is hiervan de reden. Alhoewel het bedrijf op een oorlogsschip van dien aard is, dat men dit voordeel wel nooit op den voorgrond mag stellen, is het toch van belang, dat het personeel vol vertrouwen heeft in de te behandelen ketels. Dat dit inzonderheid het geval is bij den Y.-w.p.ketel leerde ons de ondervinding aan boord onzer schepen, waar nooit een ongeval uit dien hoofde voorkwam.

Soms sprong er een pijpje, zonder dat men dit op de stookplaats dadelijk bemerkte, terwijl men dikwijls voortging stoom te stoken van 250 pd. spanning in ketels, waarvan de pijpjes

Gaan we nu over tot een oppervlakkige beschrijving van eenige der voornaamste typen van waterpijpketels en wel:

A. van de zware ketels:

1e. de BELLEVILLE-ketel.
2e. de NICLAUSSE-ketel.
3e. de BABCOCK- en WILLCOX-ketel.
4e. de DÜRR-ketel.

B. van de lichtere typen:

1e. de THORNYCROFT-ketel.
2e. de NORMAND-ketel.
3e. de SCHULZE-ketel.
4e. enkele opmerkingen omtrent de bij ons allen welbekende YARROW-ketel.

A. 1e. De BELLEVILLE-ketel (fig. 1 en 2).

Bestaat uit een cylindervormigen stoomhouder A, waaraan aan de onderzijde een aantal „elementen" zijn bevestigd. Deze elementen, in fig. 2 in vooraanzicht geteekend, bestaan uit eenige onder elkaar geplaatste horizontale koppelstukken B, waarin aan de achterzijde de buizen C zijn bevestigd. Deze buizen loopen naar koppelstukken D aan de achterzijde van den ketel en wel de eene naar een meer naar beneden liggend koppelstuk, de andere naar boven. Zoo moet dus het water en de stoom opstijgen langs een zigzagweg, om eindelijk in den stoomhouder uit te komen, waar separatieplaten het water van den stoom afscheiden. Aan weerszijden buiten den ketel loopen van den stoomhouder naar de aan de onderzijde alle elementen verbindende waterhouder E waterterugvoerpijpen (downcomers).

Deze pijpen voeren het voedingwater, dat in den stoomhouder geperst wordt en het met den stoom opstijgende water weer naar beneden.

De pijpen zijn wat langer gemaakt, zoodat ze naast den waterhouder zakken vormen om het vuil te kunnen verwijderen (mudboxes).

In den schoorsteenoploop zijn weer eenige elementen geplaatst van kleinere afmeting, waardoor het water op zijn weg naar den ketel geperst wordt. Dit zijn de z.g. „economisers".

Door den moeilijken en langen weg, dien de stoom af moet leggen, kan deze ketel slecht geforceerd worden, buitendien koos het mengsel van stoom en water dikwijls den kortsten weg en steeg door de downcomers op, redenen waarom men daar tegenwoordig non-returnkleppen aanbrengt, hetgeen natuurlijk niet vóór den ketel pleit. Vóór in de vóórkoppelstukken vindt men voor elke pijp een met een deksel en knevel gesloten opening; al die verbindingen en deksels kunnen aanleiding geven tot vele lekken, terwijl men bij de economisers last had van zeer snel verteren van de pijpen.

Om den ketel inwendig schoon te maken moeten al de deksels aan de vóórkoppelstukken losgenomen worden en later

3e. Babcock- en Willcox-ketel (fig. 6 en 7).

Deze ketel bestaat weer uit een cylindervormigen stoomhouder A, waarin aan de onderzijde zijn bevestigd een serie waterhouders B, vierkant in horizontale doorsnede, en verder golfvormig, zooals fig. 6 uitwijst. Aan de achterzijde zijn in deze waterhouders buizen C bevestigd, die hellend naar boven loopen en aan de achterzijde uitkomen in waterhouders als aan de voorzijde. Deze waterhouders zijn door eenige horizontale buizen D verbonden aan den stoomhouder. Tegenover de buizen zijn aan de voorzijden van de vóórwaterhouders en aan de achterzijden van de achterwaterhouders gaten E gemaakt om de pijpen te kunnen schoonmaken en verwisselen. Deze gaten zijn door schroefdeksels gesloten. Aan de onderzijde zijn de voorwaterhouders verbonden door een daaronder horizontaal liggende waterhouder F, op de einden waarvan zakken gemaakt zijn als slijkverzamelaars.

De circulatie heeft nu als volgt plaats:

Het verwarmde water en de gevormde stoom trachten op te stijgen en zullen dus naar de achterwaterhouders gaan, daarna door de pijpen D naar den stoomhouder. In deze pijpen wordt de stoom gedroogd.

Deze ketels voldeden in de laatste jaren bij de Engelsche Marine zeer goed.

4e. De Dürr-ketel (fig. 8).

Deze ketel bestaat weer uit een cylindervormige stoomhouder A, aan de onderzijde over de geheele lengte voor een gedeelte weggenomen.

Daarop komt uit een van onderen nauw toeloopende waterhouder B van rechthoekige doorsnede.

In het midden staat een verticaal schot. In den achterwand komen uit de buitenpijpen C, terwijl op het middenschot uitkomen de binnenpijpen. De buitenpijpen liggen eenigszins hellend en zijn aan de achterzijde gesloten door moeren.

Recht tegenover de pijpen vindt men openingen in den voorwand van den waterhouder, ten einde de pijpen te kunnen vernieuwen en reinigen.

De vóór-, midden- en achterwand zijn zwaar gesteund op elkaar door de steunen E. Boven in den ketel is nog een horizontale rij pijpen met binnenpijpen aangebracht om te dienen als stoomdroogers. Door keerplaten in den stoomhouder wordt de stoom gedwongen deze pijpen te passeeren voor hij af kan vloeien naar de stoomleibuis.

De circulatie heeft plaats als bij den Niclausse-ketel.

Een bezwaar is hier ook weer, dat voor inwendig schoonmaken alle moeren van de achtereinden der pijpen afgenomen moeten worden en de schroefdeksels aan de voorzijde van den waterhouder.

Door de groote vlakke wanden van dezen waterhouder be-

Juist door het stoken met gedwongen trek kregen die gassen een groote snelheid, waar nog bij komt, dat door den bouw van alle w.p.ketels de weg, door die gassen af te leggen bijzonder gemakkelijk is. Zoo ging veel warmte door de schoorsteen verloren. Vooral bij de lichte waterpijpketels waren dientengevolge de schoorsteen temperaturen zeer hoog.

Hebben deze ketels gebogen pijpen dan worden de rookgasgeleidingen gevormd door het tusschen de openingen van de eene rij pijpen inbuigen der pijpen van een daarnaastliggende rij. Bij de zware w.p.ketels plaatste men ijzeren platen en dwong op deze wijze de rookgassen op hun langeren weg meer warmte af te geven. Dit is in fig. 7 bij de B.- en W. ketel duidelijk te zien.

Vóór we nu weder overgaan dit punt bij onze ketels te bespreken, is het waarschijnlijk nuttig na te gaan hoe dit ingericht is bij de andere typen lichte w.p.ketel. Thornycroft voegde de pijpen van de 2 binnen- en buitenrijen van elken bundel pijpen zoo tegen elkaar, dat de rookgassen den weg moeten nemen als aangegeven door de pijlen in fig. 9. Normand voegt de pijpen zoo samen als voorgesteld in Fig. 12. Hier dus een horizontale geleiding der gassen. Schulze heeft een uitgebreide rookgasgeleiding aangebracht. Van den middenbundel zijn de 2 buitenste rijen aan iedere zijde samen gebogen, daar echter deze rijen niet tot achter in den ketel doorloopen kunnen de rookgassen achter deze rijen om bij de pijpjes van den middenbundel komen, de binnenrijen van de buitenbundels zijn geheel aaneengesloten. De middelste rijen van den middenbundel vormen een schot en door het aaneensluiten van nog een rij pijpjes in de buitenzijde van den middenbundel zijn de gassen van elk vuur gedwongen achter langs de buitenrijen, voor langs de daarop volgende rijen van dien middenbundel naar de achterzijde van den ketel te stroomen. Daar komen ze in gemetselde kamers, waar er nieuwe lucht aan toegevoegd wordt om een verdere verbranding mogelijk te maken en daarna strijken ze horizontaal tusschen de pijpjes van de buitenbundels door om aan de vóór-buitenzijde den ketel te verlaten. Schulze beweert dat een horizontale geleiding beter is dan een vertikale en Normand is dit blijkbaar met hem eens.

Hoe verliep nu alles met den Yarrow-ketel?

De eerste schepen gaven veel aanleiding tot reparatie en klachten over opkoken. Dit kon ook moeilijk anders, daar het machinekamerpersoneel plotseling voor een totaal nieuwe ketelsoort stond, machines van groot vermogen moest bedienen en de machinekamers gevuld waren met hulpmachines van allerlei aard.

De middelen, die men toen aanwendde om het incompleet aan stokers aan te vullen, gaven wel zeer spoedig het gewenschte aantal; dat echter de qualiteit niet hoog stond weten we allen.

Reeds a/b. H. M. „Zeeland" werd getracht de utilisatie te verbeteren door platen te hangen aan de binnenzijde der pijpbundels en zoo de rookgassen te dwingen onder deze platen

hoopen tot zoodanige hoogte, dat de afvoeropeningen van de rookgassen ernstig verstopt zouden geraken.

De vuren van alle ketels, ook van die Mr. Ms. „Utrecht", zijn weder in 2 deelen gedeeld door een muur, gesteund door Fieldpijpen, onder dezen muur loopt een koker, waarin lucht kan geblazen worden en zoo door openingen naar boven door verticale kanalen in de steenen van den middenmuur. Even boven het vuur voeren horizontale kanalen deze lucht boven het vuur. Men kan dus nu lucht achter en voor, boven en onder het vuur toevoeren en tevens vanuit den middenmuur. Vooral bij bitumineuze kool als de Ombiliënkolen *schijnt* men niet genoeg lucht te kunnen toevoeren.

Wil men nu ook hier nagaan of deze veranderingen verbeteringen zijn, dan zal het volgens mijne meening noodzakelijk zijn de volgende vragen te beantwoorden:

1e. Is de utilisatie beter, d. w. z. verdampt zulk een gewijzigde ketel meer water per K.G. steenkool; onder welke omstandigheden wel en wanneer niet. Zonder eenige kosten is dit uit te voeren. De steenkool moet nauwkeurig gewogen worden, niet geschat, terwijl de inhoud nauwkeurig opgemeten moet worden van eenige voedingtanken.

De ketel wordt nu gevoed uit een dier tanken en een andere doet dienst als bewaarplaats van het uit den condensor afgevoerde water.

Is de eerste ledig, dan begint men aan een tweede. Zoo weet men volkomen juist de hoeveelheid voedingwater en bij zelfde waterpeil dus de hoeveelheid verdampt water. Natuurlijk moeten temp. voedingwater en stoomspanning gemeten worden. Dezelfde waarnemers en stokers gebruikende bij een der andere ketels, zal het niet moeilijk vallen een juister inzicht te verkrijgen in de utilisatie van den ketel *alleen*, zonder dat dit iets kost.

2e. Is de verbranding volkomen en is er niet te veel lucht toegevoerd. Daartoe moet men schoorsteengasanalyse nemen, wat echter zeer eenvoudig is en geen kostbare toestellen vereischt.

3e. Is de schoorsteentemp. beter geworden, d. w. z. lager.

Dit is alleen met pyrometers na te gaan. Het zal dan wenschelijk zijn, van deze instrumenten een soort aan te schaffen, dat hooger dan 500° C. kan aanwijzen. Toch blijft het eerste punt hoofdzaak, want per slot van rekening is dit toch het voornaamste, terwijl de andere twee punten ons *misschien* op 't spoor kunnen brengen van fouten in de constructie en de behandeling.

Met opzet noemde ik niet als 4e punt de mate van vervuilingen van den ketel. Ontegenzeggelijk wordt de utilisatie snel minder bij het vuil worden en wanneer nu uit opmetingen blijkt, dat de ketel beter de toegevoerde warmte benut, dan komt het er niet op aan of hij vuiler is.

Een van de voornaamste redenen, waarom bij ons de Y.-ketel werd ingevoerd, was wel, dat deze met zijn rechte pijpen zoo gemakkelijk schoon te maken was.

Tot slot mogen we dus de Y.-ketel apprecieeren om zijn vele goede eigenschappen, erkend dient te worden, dat deze ketel nog verbeterd moet worden.

W. VAN BRAAM.

BESCHOUWINGEN OVER HET SCHERMEN EN DE SPELEN BIJ DE MARINE.

Zooals bekend is wordt het schermen beoefend met verschillende wapens, en wel: met de floret, den dueldegen, de lichte sabel, de zware sabel, het geweer, den korten en den langen stok.

Vasthoudende aan het zuivere wezen van het schermen zal ik trachten aan te toonen, dat dit moet worden gedaan met een zoo licht mogelijk wapen, om de eigenschappen, die door het schermen verkregen kunnen worden, in zoo hoog mogelijken graad machtig te worden; dus om het doel, dat men met het schermen beoogt, zoo nabij mogelijk te streven; terwijl men daarenboven de manschappen andere oefeningen moet laten doen, welke uitsluitend ten doel hebben hen te leeren omgaan met het eigen wapen in oorlogstijd.

Over het schermen met den korten en den langen stok kunnen we kort zijn.

Men oefent hiermede de snelheid van zien, en er wordt eene zekere vlugheid en lenigheid door verkregen, maar toch zal nimmer het stokschermen, zij het met den langen of korten stok, als eene even nuttige en ernstige oefening beschouwd moeten worden, als het schermen met de andere wapenen. Ofschoon men met den stok vlugge bewegingen kan uitvoeren en daardoor eene zekere lenigheid, vooral in het polsgewricht verkrijgt, eene zekere vlugheid van zien, zoo kan men met den stok niet zulke vlugge bewegingen als met de andere lichte wapenen uitvoeren, vooral kan men niet dezelfde combinaties in aanvallen, nahouwen enz. maken, die het schermen met deze wapens tot eene ware kunst verheffen.

Wat is nu echter het doel van het schermen in het algemeen?

Voor we deze vraag beantwoorden, zullen we eerst nagaan welke eigenschappen men door het schermen verkrijgt.

Het schermen behoort met het boksen, het worstelen en de spelen, tot de slagvaardigheidsoefeningen; men ontwikkelt hiermede het *plotseling* coördineeren, dit is men leert *plotseling* eene beweging uitvoeren, welke om de een of andere oorzaak noodzakelijk is geworden.

Om eene duidelijke verklaring te geven van wat men onder plotseling coördineeren verstaat, dient eerst medegedeeld te worden wat men coördineeren noemt.

wegingen van anderen, van de zeer snelle veranderingen waaraan onophoudelijk, tengevolge van de snelle bewegingen, de toestand, waarin men verkeert, onderhevig is.

Het is evenwel duidelijk, dat, wil men bij het schermen het plotseling coördineeren volkomen tot zijn recht laten komen, alle bewegingen zoo snel mogelijk moeten worden verricht, en daarom moet men in de snelheid van zijne bewegingen zoo min mogelijk gehinderd worden. Om deze reden kleedt men zich in de schermzaal in een zoo practisch mogelijk costuum en . . . . *moet men zich van een zoo licht mogelijk wapen bedienen,* onverschillig of dat wapen is een floret, een dueldegen, een sabel of een geweer.

Eene andere eigenschap, die men door de slagvaardigheidsoefeningen verkrijgt is vlugheid van zien, daar de vlugge bewegingen van de tegenpartij met het oog moeten kunnen worden gevolgd.

Maar wanneer men bij het schermen door de zwaarte van het wapen in de snelheid van zijne bewegingen gehinderd wordt, zal men aan het zoo hoog mogelijk ontwikkelen van deze eigenschap afbreuk doen; wederom dus een reden, waarom men schermen moet met een zoo licht mogelijk wapen.

Dat men het denkvermogen ontwikkelt, door de vele fijne combinaties, die bij het schermen mogelijk zijn, behoeft geen betoog, evenmin dat men verschillende spieren oefent, en het lichaam los en lening maakt.

En nu we gezien hebben, welke eigenschappen door het schermen worden verkregen, hebben we tegelijk het antwoord op de vraag, met welk doel men het schermen beoefent.

Dit doel is: het verkrijgen of ontwikkelen van deze bovengenoemde eigenschappen. Maar deze eigenschappen kunnen, zooals we zagen, alleen verkregen worden door te schermen met een zoo licht mogelijk wapen. Het schermen heeft dus niet ten doel de manschappen behendigheid te geven in het gebruik van hun eigen wapen bij het handgemeen in oor logstijd.

Zullen de manschappen bij het handgemeen in oorlogstijd dan absoluut geen nut hebben van het schermen, dat hun in vredestijd met een licht wapen wordt geleerd?

Ja zeker, want ze hebben door dat schermen verkregen alle eigenschappen, die we opgenoemd hebben, en die eigenschappen zullen hun van zeer veel nut zijn bij het handgemeen.

Ze zijn hierdoor toch geworden vlug, lenig, besluitvaardig en hebben geleerd vlug het genomen besluit ten uitvoer te brengen en vlug een toestand te overzien.

Moeten de manschappen dan niet geoefend worden, zoodanig dat ze in oorlogstijd niet voor het eerst hun eigen wapen in de hand voelen, zoodat dit hun niet vreemd in het gebruik zal zijn?

Ja zeker.

Moeten ze om dit te verkrijgen dan niet schermen met

op de hand en in de beenen, klewanghouwen, lansworpen, lanssteken enz. Welke in het schermen geleerde afwering zal men tegenover die aanvallen stellen? Zij, die het bajonetschermen willen laten beoefenen, om onzen matrozen en mariniers een krachtig verdedigingsmiddel tegenover Inlandsche vijanden te geven, welke weringen met het geweer zullen ze tegen de klewanghouwen en lanssteken willen toepassen?

Wil men consequent doorvoeren, dat het schermen beoefend wordt om zich voor het handgemeen te bekwamen, dan moet men niet leeren sabelschermen tegen een sabel, maar tegen een geweer, klewang, enz.: want het zou wel toevallig zijn wanneer men, zelf met een sabel gewapend zijnde, in het handgemeen juist alleen met sabeldragende vijanden te doen zou krijgen, en de weringen, die men tegen de sabel bij het schermen leerde, wat baten die tegen kolfslagen of stooten, bajonetsteken en klewanghouwen? Daartoe moet men met het eigen wapen, n.l. met het geweer met bajonet en met de scheepssabel stooten, houwen en steken laten toebrengen op voorwerpen, oefeningen in den geest zooals aangegeven zijn in het voorschrift schermoefeningen bij de Kon. Marine Eerste gedeelte blz. 56.

Door deze oefeningen leeren de manschappen met hun eigen wapen stooten en houwen toebrengen, geheel zooals zij dat in oorlogstijd zullen moeten doen. Bijvoorbeeld: Men kan een man plaatsen op 10 M. van een aantal poppen, waarvan de halzen van dun hout vervaardigd zijn, en op een gegeven oogenblik hem snel naar die poppen laten loopen en de halzen laten doorslaan. Daarbij zal hij dus geoefend moeten worden: om met zijn eigen wapen een houw zoo krachtig mogelijk toe te brengen; zijn sabel goed in de hand te houden bij het houwen; zijn houw te richten; en zich zoo snel mogelijk van zijn wapen te bedienen.

Daar alleen de gebroken steeltjes, die de halzen voorstellen, vernieuwd behoeven te worden, zijn die oefeningen weinig kostbaar. Door de manschappen na elkaar dezelfde oefening te laten uitvoeren en den tijd dien ieder daarvoor noodig heeft te controleeren, of wel door dezelfde oefening door eenige manschappen tegelijk te laten uitvoeren, wordt de aantrekkelijkheid dezer oefeningen verhoogd.

Men kan in deze oefeningen zooveel afwisseling brengen als men wil en met de sabel niet alleen het houwen, maar ook het steken laten beoefenen.

Weliswaar, leert men den manschappen niet de afwering tegen de, in het handgemeen voorkomende aanvallen, doch dit zou, waar men zooveel verschillende wapens tegenover zich kan krijgen, die op zoo verscheidene wijzen gebruikt worden, niet wel mogelijk zijn.

Er mag niet uit het oog verloren worden dat bij het handgemeen de kracht meer gezocht moet worden in onversaagd aanvallen dan in verdedigen, al moge dit nog zoo kunstig geschieden. De beste verdediging bij het handgemeen is de tegenpartij onschadelijk maken, voordat deze zijn aanval heeft kunnen

den 10[den] Augustus gehouden worden, uitgekozen. Naar deze wedstrijden gaan per regiment 2 prevôts, terwijl naar den uitslag dier wedstrijden per legerkorps de 2, 3 à 4 beste prevôts worden aangewezen als leerling voor de „Ecole Normale d'Escrime".

Het aantal leerlingen waarmede de cursus aanvangt, bedraagt elk jaar 54 prevôts. Na het eerste jaar worden de 18 minst vergevorderden verwijderd. Na het tweede jaar wederom, zoodat het derde jaar alleen door de 18 besten wordt mede gemaakt. Deze worden na het 3[e] jaar, na een te houden concours, tot maître d'Escrime bevorderd.

Tal van bekende Fransche, Italiaansche en Belgische schermmeesters zijn nog door mij omtrent het doel van het schermen geraadpleegd; o.a. gedurende de internationale schermconcoursen te Londen, Ostende en Athene, aan welke wedstrijden door mij werd deelgenomen; gedurende mijne detacheering aan de Militär Turnanstalt te Berlijn, waar ik meermalen de schermzaal van den Italiaanschen Schermmeester SESTINI bezocht; tijdens mijne bezoeken aan de „Ecole Normale de Gymnastique et d'Escrime" te Joinville-le-Pont, en aan de schermzaal van ANDRIEUX te Parijs; al deze bekende schermmeesters waren eenparig de meening toegedaan, dat het doel van het schermen niet is, het voorbereiden tot het gebruik in het handgemeen van het eigen wapen in oorlogstijd.

Tot het ontwikkelen van plotseling coördineeren heeft men in het Fransche leger voor den soldaat het schermen ter zijde gelaten en de keuze laten vallen op de spelen en het boksen, omdat deze oefeningen zooveel gemakkelijker te leeren zijn.

Bij onze Marine kiest men, tot het beoefenen van het plotseling coördineeren, uit de slagvaardigheidsoefeningen de spelen en het schermen.

Vastgesteld zijnde, dat dit schermen dus niet meer ten doel heeft het voorbereiden tot het handgemeen, vervalt ook de reden, waarom het schermgeweer even zwaar zou moeten zijn als het oorlogsgeweer. Integendeel, evenals de schermsabel zoo licht mogelijk moet wezen, moet dit om dezelfde reden met het schermgeweer ook het geval zijn, waardoor:

1[e]. De bewegingen vlugger kunnen worden uitgevoerd en dus het eigenlijke schermen beter tot zijn recht zal komen, zooals reeds hierboven uitvoerig op den voorgrond is gesteld; en

2[e]. Het geweerschermen minder zal gelijken op eene algemeene krachtsoefening (met al de nadeelen daaraan verbonden) dan thans het geval is als gevolg van de zwaarte van het wapen.

Wat het doel van het schermen met den dueldegen betreft, dit verschilt eenigermate met dat van de andere blanke wapens. De dueldegen, het woord zegt het, is bestemd om gebruikt te worden in het duel. Daarom is het schermen met dit wapen geheel op het duel gebaseerd, en is het doel den tegenstander

ze geschikt zijn voor den leeftijd der spelers. Vele der spelen, welke voorkomen in de „Handleiding voor bewegingsspelen" kunnen nog wel door de jongens in hun eersten opleidingstijd beoefend worden, maar al spoedig zijn ook zij op zulk een leeftijd, dat nog slechts zeer enkele dier spelen voor hen geschikt moeten worden geacht; feitelijk alleen het voetbalspel en het korfbalspel.

De spelen en het schermen, beide tot de slagvaardigheids-oefeningen behoorende, moeten echter beide als onderdeelen beschouwd worden van het groote geheel „De Gymnastiek".

Het kan niet anders of de heilzame invloed van onze gymnastiek, zooals zij in den ruimsten zin moet opgevat worden, en waartoe alsdan behooren: toesteloefeningen, gewrichtsoefeningen, loopoefeningen, spelen, schermen, roeien, marcheeren, exerceeren, enz., *mits* oordeelkundig, regelmatig en veelvuldig beoefend, op elk schip, en in elke kazerne, door allen en *mits* door uitstekend onderlegd personeel onderwezen, moet zich uiten door een opgewekten, frisschen, flinken en tevreden geest bij het geheele personeel der Zeemacht.

De Kapitein der Mariniers,
J. Melvill van Carnbee.

UIT DEN GOEDEN OUDEN TIJD!

N°. 20.
ste Afdeeling.
ste Bureau.

'S GRAVENHAGE, den 4n November 1818.

N.B. De afdeeling, bureau, de dagteekening en het nummer dezes, bij aanhaling van, nauwkeurig uit drukken.

De *Minister voor de Marine*,
in aanmerking nemende de noodzakelijkheid, dat er eenige Bepalingen worden gemaakt ten aanzien van het mede nemen van Vrouwen, aan boord van Zijner Majesteits Schepen en Vaartuigen van Oorlog;

Heeft goedgevonden en verstaan:
vasttestellen, gelijk geschiedt bij deze, dat het aan de Commandanten van Zijner Majesteits Schepen en Vaartuigen van Oorlog, bestemd tot eene Reis, volstrektelijk zal verboden zijn, om aan boord hunner Bodems eenige Vrouwen op reis mede te voeren, dan na alvorens hiertoe behoorlijke permissie van dit Ministerie te hebben bekomen. — Terwijl wanneer door gemelde Commandanten mogt worden verlangd, om tot reiniging der kleedingstukken van de Schepelingen, eenige Vrouwen mede te nemen,

OPMERKING.

In de laatste aflevering van het „Marineblad", blz. 563–565, is onder de rubriek „Uit de Pers" een artikel overgenomen uit het „Nieuws van den Dag" van 5 December 1906 van de hand van den gepensionneerden vice-admiraal MAC LEOD. Daarin komen een paar niet geheel juiste beweringen voor, die, schrijvers autoriteit in aanmerking genomen, bij de lezers van het „Marineblad" tot verkeerde meeningen aanleiding zouden kunnen geven. Het geldt bovendien eene vraag van voldoende belang, dat de volgende opmerkingen gerechtvaardigd mogen zijn.

Na eenige juiste beschouwingen over de artt. 65–74 van de Provisioneele (sinds 1814!!) Instructie voor het Hoog Militair Gerechtshof, komt de heer MAC LEOD tot de slotsom, dat in onze thans geldende wetgeving eene leemte bestaat, omdat, buiten genoemd art. 74, een ander middel om van rechtswege op te treden tegen officieren, die in tijd van vrede met hun schip in ongelegenheid geraken, niet bestaat. Hierin vergist de admiraal zich. Opzet nu buiten beschouwing latende, zal dikwijls kunnen worden ingeroepen art. 169 van het Wetboek van Strafrecht, bepalende:

„Hij, aan wiens schuld te wijten is, dat eenig vaartuig zinkt of strandt, vernield, onbruikbaar gemaakt of beschadigd wordt, wordt gestraft:

1°. met gevangenisstraf of hechtenis van ten hoogste zes maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden, indien daardoor levensgevaar voor een ander ontstaat;

2°. met gevangenisstraf of hechtenis van ten hoogste een jaar, indien het feit iemands dood tengevolge heeft.

Daarnevens zal in sommige gevallen nog ontslag uit den dienst kunnen volgen."

Dit artikel is zonder eenigen twijfel ook toepasselijk op den zeeofficier, die in de daarin genoemde gevallen mocht komen te verkeeren; het woord „vaartuig" omvat ook een oorlogsschip. Waar toch het woord „vaartuig" in het Wetboek van Strafrecht voorkomt, heeft dat woord eene zeer ruime beteekenis; daaronder vallen zoowel groote als kleine vaartuigen, zoowel die, welke de zee, als die welke de binnenwateren bevaren, zoowel koopvaardij-, visschers-, pleiziervaartuigen, enz., als militaire vaartuigen. (Vergelijk v. D. HOEVEN, Mil. Straf- en Tuchtrecht, Deel I, blz. 88).

Blijkens den verderen inhoud van zijn opstel is dit art. 169 den heer MAC LEOD zeer wel bekend, maar Z. E. meent, dat het nu nog niet op een oorlogsvaartuig van toepassing is, maar

absoluut prijs geven van den ram. In stede daarvan heeft hij een lichte scheg vorm met de bedoeling het voorste deel van de bak ruimer te kunnen maken. In „Brassey's Naval Annual" voor het afgeloopen jaar wordt in algemeene termen het geschut en het pantser vermeld, welke gegevens nu bevestigd worden t.w. Gordelpantser 9" tot 5" Harvey nikkel staal. Geschut: vier 12", twaalf 10" en 12 4.7". De zware stukken zijn alle van 45 kalibers. De twaalf duimers zijn geplaatst in barbettetorens, een voor en een achter, in den kiellijn op het opperdek en de 10" kanonnen in barbettes drie aan S. B. en drie aan B. B. — ook op het opperdek. Het grootste deel van het staal voor den romp gebruikt, kwam uit Amerika, daar het besteld werd tijdens den oorlog, toen de Regeeringsstaalgieterij te Wakamatsu het veel te druk had met het leveren van spoorweg materieel dat dadelijk noodig was, om nog scheepsstaal te maken ook. Het pantser, naar herhaald verzekerd wordt, is geheel vervaardigd door het arsenaal te Kure, welke werken uitstekend georganiseerd zijn onder directie van admiraal YAMANOUCHI. Uit hetzelfde arsenaal is het geschut afkomstig en wordt beweerd dat voor geen der nieuwe in aanbouw zijnde vaartuigen pantser en geschut uit den vreemde betrokken zal worden, daar Kure volkomen aan de behoeften kan voldoen.

De werktuigen zijn geen turbines maar van het gewone type, verwacht wordt een vermogen van 17.300 I.P.K. zoodat de snelheid belangrijk minder zal zijn dan die van de „Dreadnought". De ketels zijn natuurlijk waterpijpketels (Miyabara's) waarvan de uitvinder ingenieur en chef is van de Japansche Marine.

In dit land geschiedt het te water laten niet door den Keizer zelf als hij er bij tegenwoordig is, zooals bij ons het geval zou zijn. Een geschreven bevel wordt daartoe door den Keizer gegeven aan den Minister, admiraal SAITO, die het bevel overbrengt aan den Directeur der Marinewerf, kapitein ter zee MATSUO.

Met de liefde voor nauwkeurigheid en stelselmatig detailleeren zoo eigen aan dit volk, waren te voren een veertiental signalen vastgesteld, op elk waarvan kapitein MATSUO op een fluit blies, waarop een bord met het overeenkomende nummer werd geheschen; daarop stelde een man met vlag zich op tegenover het weg te nemen voorwerp. De zijschoren, kim stoppings, de stoppings onder de dokkielen enz. werden op deze wijze achtereenvolgens verwijderd. Een en ander nam volle twintig minuten in beslag tot dat het groote schip op de klink nog slechts hing. Toen sneedt admiraal SAITO het touwtje door waarop het gewicht viel en de laatste hinderpaal opruimde. Geen champagne flesch werd gebruikt bijwijze van plengoffer, maar een groote vroolijk kleurig uitziende papieren kooi, die van den boeg hing, ging plotseling open doordat de onderste helft naar beneden viel, en een twintigtal gevederde gevangenen vlogen weg uit de kooi als symbool van de vrijheid die het schip verkreeg door verbreking van de kluisters die het 18 maanden lang aan land hadden vastgehouden.

officieren, en voor de groote hierboven genoemde menschenmassa, bleek te veel te zijn voor het spoorwegbestuur en de terugreis naar Tokio, na deze historische plechtigheid, die op zich zelf in vele opzichten aangenaam en interressant was, was niet geheel van de aangenaamste te noemen.

Een niet bijzonder fraaie zaak betreft de vreemde inwoners in dit land, namelijk — betwijfelend de bekwaamheid der Japanners om met succes zulk een groot schip te water te kunnen laten — werd hierop veel gewed. In Yokohama wordt verteld, was er ongeveer 150.000 p.st. op gezet. Vreemdelingen, die klagen over gebrek aan rondborstigheid bij de Japaneezen moet er op bedacht zijn dat waar er aan de eene zijde gebrek aan vertrouwen heerscht, er aan den anderen kant toch moeilijk sprake kan zijn van volkomen openhartigheid.

* * *

DE „BEHANDELING DER MARINEBEGROOTING" ZOOALS HET MARINEBLAD DIE REPRODUCEERT.

Lezers en redactie worden opmerkzaam gemaakt op een ui van den samensteller of verzorger van bovengenoemde reproductie:

In de „Handelingen" 1906—'07, vergadering van 15 Dec. 1906, pag. 1007, staat in de redevoering van den Heer JANSEN (den Haag):

„Een andere autoriteit, de Heer THIERENS, luitenant „ter zee, schrijft in „De Avondpost": enz.

Het „Marineblad", Beraadslagingen p. 304, geeft dit weer in de volgende woorden:

„Spr. . . . . . . laat dan volgen enkele citaten o.a. van „vice-admiraal MAC LEOD en van de *autoriteit* THIERENS."

Men lette vooral op: *autoriteit* cursief.

. . . .

Van meer belang schijnt mij echter het volgende, reden waarom ik mij veroorloof daaromtrent eene bescheiden opmerking te maken.

Het is voor de lezers van het „Marineblad" van zeer veel gemak, dat de redactie daarin opneemt de Marinebegrootingen met aanverwante stukken en de behandelingen dier wetsontwerpen. Zulk een handig formaat van de „Handelingen" is zelfs eenig, naar ik meen. Maar wil men ernstig kennis nemen van het behandelde in zijn juiste verband, dan moet men er op aan kunnen, dat de reproductie correct is. Ik begrijp wel, dat er bij de tegenwoordige proverbiaal geworden „parlementaire breed-

Ik hoop daardoor dan aan te toonen, dat het verstandiger en zuiniger is de toestanden alhier te verbeteren; Hellevoetsluis eenmaal een vesting zijnde, is in het bezit van een werf met flink droogdok en een in den laatsten tijd aanzienlijk verbeterd torpedo-atelier.

Daar al onze kustversterkingen achterlijk zijn (de goede pantserforten niet te na gesproken) maakt Hellevoetsluis daar helaas geen uitzondering op.

Worden echter de vroeger zoo trotsche kanonnen op de wallen vervangen door modern vèrdragend geschut, wordt het Slijkgat aan den ingang versperd door mijnen, en deze beschermd door destroyers of kustverdedigers, liggende in het Zuiderdiep, dan denk ik, dat in verband met de nooit absoluut kalme zee op onze kusten, de vijandelijke schepen, verontrust door de gedachte aan torpedobooten, die van alle kanten kunnen komen opdagen, niet zoo maar in één oogenblik onze inrichtingen in de vesting zouden vernield hebben.

Dat torpedobooten kunnen uitsturen naar alle richtingen om de zee te bereiken, geeft Hellevoetsluis zoo'n voordeel boven andere plaatsen, meer om de Oost liggende.

Reeds in 1796 schreef de architect hydraulique bij Holland, J. Blanken Jansz., wonende te Brielle, in zijn verhandeling: „Over het aanleggen en maaken van zoogenaamde Drooge Dokken in de Hollandsche zeehavens":

„Hellevoetsluis in veelen opzigten een der schoonste zeehavens niet alleen van deze Republicq maar van de meest bekende Havens van deze soort in Europa, heeft ook nog het groote voordeel, van allerbijzonderst in deszelfs aanleg en locaal geschikt te wezen tot verbeteringen en volkomenheden, welke nog ontbreken tot een meer volleedig zee etablissement, Haven, Dok en Werf."

Nu in 1907 onderschrijven wij gaarne het tweede gedeelte van de lofrede op Hellevoetsluis, n.l. het allerbijzonderst geschikt wezen tot verbeteringen en volkomenheden.

De plannen, om den toestand hier te verbeteren, zijn in twee hoofddeelen te scheiden.

Plan no. 1 is: verleg het westelijkste havenhoofd der marinehaven zooveel als noodig is om den ingang der haven meer scheppend te maken en het binnenkomen van torpedobooten of destroyers bij alle getijden mogelijk te doen zijn.

Repareer de kaaimuren zoodanig, dat men met baggeren niet 6 M. aan weerskanten van de kaden moet afblijven om verzakking te voorkomen.

Verander de zeesluis in een schutsluis, waarin kleine oorlogsschepen geschut kunnen worden.

Na die drie verbeteringen kan een destroyer steeds toegang krijgen tot zijn kolen- en watervoorraad, torpedo-atelier en dok.

Plan no. 2.

Dicht de zeesluis, laat alleen door een koker het zeewater toegang hebben tot het natte dok. (Een sluis moet dezen koker

kunnen afsluiten). Maak een opening door den vestingwal aan de N.zijde van het natte dok, waar nu de inondatiesluis is;

Deze opening stel ik mij voor 9 à 8 M. breed -- 5 of 4 M. diep, met steenen kaden en fundeering.

Bagger de Vestinggracht uit tot een diepte van 5 à 4 M. over een lengte van 600 Meter.

Graaf de oever in de bocht aan de oostzijde een tiental Meters uit.

Maak een schutsluis in het gedeelte land bij de torpedomagazijnen van de landmacht, waar de breedte is 70 Meter.

Ik veronderstel, dat het in marinekringen algemeen bekend is, dat de nu bestaande toegang van de werf niet steeds geopend kan worden, daar voor de werkzaamheden met de bateau-porte hoogwater eene vereischte is.

Voor andere werkzaamheden moet dikwijls weer laag water gevangen worden.

Wanneer men dus met een torpedoboot of destroyer met stil water in de marinehaven is gekomen, moet men in verband met het bovengenoemde toch nog dikwijls wachten voor de sluizen geopend worden.

In oorlogstijd kan en mag een dergelijk oponthoud niet voorkomen.

Een onderzoek, door een duiker ingesteld, heeft verleden jaar aangetoond, dat de toestand van den sluisdorpel bedroevend is. Eén stuk eraf en verder werken de meeste bouten, die hij onderzocht, los.

De sluis zelf lekt dusdanig, dat, als er hoogwater in het dok gevangen is, het peil 5 dM. per uur zakt.

Voorziening van de sluis is dus in de naaste toekomst noodig.

De kaden der marinehaven verzakken.

De huizen aan de haven kunnen daarvan de bewijzen geven, wanneer men de gevels nauwkeurig onderzoekt.

Het grondig repareeren van deze kaden lijkt mij met het oog op de kosten niet aanbevelenswaardig.

Het veranderen van de zeesluis in een schutsluis zou de werf twee jaar lang afsluiten van de gemeenschap met de zee en zou door het moeten maken van dammen, afbreken van de oude sluis enz. het geheele plan voor verbetering aanzienlijk duurder maken dan plan no. 2.

Dit eerste plan, waarbij men, zelfs als er een schutsluis is, toch voortdurend angstig de kaden der marinehaven moet observeeren en dus niet volkomen zeker is, dat de eenige toegang der werf ons niet zal begeven, geeft dus lapwerk en kan als niet voldoende aan de eischen, op zijde gezet worden.

Plan 2 begint met het dichten der zeesluis.

Daar ik een open verbinding wil maken van het natte dok met de vestinggracht en deze laatste begrensd wordt door polderland en gebruikt wordt voor wateruitloozing van het polderwater, mag een wrakke sluis niet de eenige beschermer wezen van het polderland. Verder zou het onnoodige kosten

met zich mede brengen om de sluis en de brug te repareeren.

Het sluispersoneel kan gebruikt worden bij de te maken schutsluis naar het Voornsche Kanaal. De gemeente wordt er door gebaat, daar zij verlost wordt van een brug, die herhaaldelijk opengaat en zoo de gemeente in tweeën splitst.

Voor het dokken van schepen moet men hoog water in het dok hebben en zoodoende moet een af te sluiten koker gelegenheid geven zeewater tijdens den vloed toe te laten.

De breedte en diepte van den doorgang in den vestingwal hangt ten nauwste samen met de schepen, welke men toegang wil blijven verleenen tot de werf.

Torpedobooten en destroyers zouden aan 8 M. breedte genoeg hebben, maar de stoomloodsvaartuigen en vroegere kanonneerbooten, die tegenwoordig zoo nuttig gebruikt worden voor bijzondere diensten, vragen minstens 9 M.

Daar het Departement van Oorlog natuurlijk aandringt op eene zoo smal mogelijke breuk in de vestingwallen, moet men tot een compromis zien te komen.

Een breed gat in den vestingwal geeft den aanrukkenden vijand, die de inundaties geforceerd heeft, kans een schuinsch vuur in de vesting te geven. Wordt de coupure nu te breed om door een glacis alleen beschermd te worden, dan zou de vestingwal van om de west verlengd moeten worden om de oost.

Mij dunkt, dat er hier geen onoverwinbare bezwaren zijn.

Een bespreking ter plaatse van deskundigen zal wel spoedig een beslissing tengevolge hebben, en wel een beslissing die beide partijen bevredigt.

Nu de inondatiesluis vervallen is, zal Oorlog vragen, hoe de inondaties gesteld moeten worden. De duiker onder de gedichte zeesluis is hierop het antwoord.

Moet men hoog water hebben om het polderland onder te laten loopen dan opent men de sluis vóór den koker en men krijgt het zeewater binnen.

De brug, welke de vesting verbindt over de gracht met den Brielschen straatweg, zal door een nieuwe rol- of draaibrug vervangen moeten worden, daar de tegenwoordige brug te weinig doorvaartwijdte heeft.

Daar een schip den rechten hoek, die hier gemaakt moet worden, niet kan bedraaien, zou men evenals in Den Helder bij de Koopvaarderssluis een duc-d'Alve moeten plaatsen, om met behulp van een koptouw in of uit de coupure te komen.

De vestinggracht met zijn breedte van ± 30 M. moet uitgebaggerd worden.

De oevers, die nú niet berekend zijn op voorbijstoomende schepen, zullen versterkt moeten worden en daar zij schuin-afloopend moeten blijven, zelfs iets teruggedrongen.

Men komt dan tegen een grintweg der gemeente aan. Deze grintweg heeft echter aan zijne noordzijde ruimte genoeg om iets verlegd te worden.

De bocht, welke de gracht maakt om de zuid moet verwijd worden, daar anders torpedobooten de bocht niet kunnen maken.

Een duc-d'Alve daar ter plaatse zou het verbreeden der bocht tot een minimum beperken.

Het grootste en duurste werk komt nu aan door het maken van een schutsluis.

Voor wij echter door een sluis het natte dok in verbinding gaan brengen met het kanaal van Voorne en Putten, dienen wij eerst de verschillende verhoudingen van de waterstanden tot N.A.P. ten opzichte van elkaar te vergelijken.

In het natte dok heeft men den bodem 50 dM. onder N.A.P.

De waterstand verschilt natuurlijk naar gelang men water toelaat of weg laat loopen. Om de bateau-porte te kunnen verplaatsen moet men ongeveer den waterspiegel laten rijzen tot N.A.P.

De polders rond Hellevoetsluis hebben 's zomers een laagsten waterstand van het polderwater van 1.15 M. onder N.A.P.

Daar de vestinggracht door die polders voor waterloozing gebruikt wordt, komen dus hier het marinebestuur en het polderbestuur met elkaar in botsing.

Stellende dat de twee sluisjes waardoor nu de uitloozing geschiedt, hoog en sterk genoeg zijn om een hoogte van water b.v. eenige dM. boven N.A.P. te keeren, dan zou er door het marinebestuur een kennisgeving gezonden kunnen worden aan het polderbestuur om te vragen of de waterloozing tijdelijk gestaakt zou kunnen worden.

Iedereen zal echter begrijpen, dat de landman in deze vóór moet gaan, daar te veel water in een polder aanleiding kan geven tot allerlei ongelukken.

Mij lijkt dan ook een andere oplossing beter.

Het polderbestuur heeft tot zijn beschikking stoomgemalen, die zoo nu en dan, op order, het waterpeil in den polder doen dalen.

Wanneer nu de uitloozing in de vestinggracht geheel gestaakt werd, dan zou het stoomgemaal een zeker aantal uren meer moeten malen.

Dat kost per jaar aan het polderbestuur zooveel meer, dit gekapitaliseerd is gelijk aan een zekere som ineens.

Het Marinebestuur kan dus per jaar een paar honderd gulden maalsom betalen of zich ineens er af helpen door een kapitaal te storten.

Een volgende moeilijkheid is het kanaalpeil. Het kanaal van Voorne en Putten heeft als

H.W. peil NA.P + 0.79 M. en als
L.W. peil NA.P – 0.56 M.

Het niveau van het water in natte dok en gracht kan dus zoowel hooger dan lager zijn als in bovengenoemd kanaal.

Wij moeten dus vervallen in een schutsluis met 2 vloed en 2 ebdeuren om *steeds* te kunnen schutten.

De 70 M. breedte van het land, dat het kanaal scheidt van de gracht, behoort aan het Departement van Oorlog en Waterstaat.

Moeilijkheden zullen hier dus niet ontstaan, wanneer men over de sluizen maar een flinke rolbrug legt voor het rijtuigverkeer.

Deze sluis, die dus een schutkolk krijgt van ± 65 M. lengte moet een breedte hebben om een groep torpedobooten groot model tegelijk te kunnen schutten.

Ik heb in de bovenstaande regelen het plan aangegeven, dat zeer zeker de goedkoopste wijze voorstelt, om van de marinewerf te H.sluis te maken een steeds toegankelijke basis voor destroyers, torpedobooten, stoomkanonneerbooten en stoomloodsvaartuigen, submersibles enz.

De ouderwetsche monitors, hoewel nog in de sterkte der oorlogsvloot loopende, kunnen dunkt mij, geen gewicht meer in de schaal werpen, om alleen voor hunne groote breedte, een zooveel grootere coupure in den vestingwal te maken en daardoor het geheele plan te doen mislukken.

Hun lot zal wel vlug beslist zijn, als er nieuwer en sterker materieel is.

Ook de kolenboot, die zoo nu en dan de werf van kolen voorziet, zal op een andere wijze zijn kolen daar moeten zien te krijgen.

Met lichters of karren is ook dat bezwaar spoedig opgelost.

Wij houden nu nog in het Z. frontier over Hr. Ms. „Nautilus" en „Reinier Claeszen".

Deze beide schepen kunnen dit kanaal om de nieuwe verbinding nu maar zoo te noemen niet volgen; maar is dat eigenlijk wel noodig?

Kolenladen zou de R. C. kunnen doen uit lichters in de koopvaardijhaven en dokken? ja! dat dan beide schepen in Den Helder.

Het zou toch werkelijk een ongezonde toestand zijn om alleen voor die twee schepen hier geen uitstekende uitvalshaven voor destroyers enz. te maken.

Na eenige besprekingen met een paar geheel terzake deskundigen, verkreeg ik eenige cijfers, waardoor ik een idée kan geven, hoewel het geheele door mij beschreven werkplan zou kosten. Alles samen genomen: dichten zeesluis, opening maken vestingwal, veranderen brug, grintweg een weinig verleggen, uitbaggeren 600 M. gracht tot een diepte van 5 M., afgraven oevers, één bocht verruimen, duc d'Alven, schutsluis maken, rolbrug, 30 % meer voor winst aannemer en tegenvallers, toelage polderbestuur, geeft een som van 6 ton.

Het heele werk twee jaar durende, zou dus per jaar 3 ton vragen; de werf zou in verbinding blijven met het Haringvliet gedurende de verandering en als laatste daad, zou de dichting der wrakke zeesluis plaats hebben.

Officieren, hier goed met de toestanden bekend, zullen zich wellicht afvragen waarom die bocht gemaakt met de vesting-

met flink materiaal, die hier het zand van de banken maar voor het wegzuigen heeft, in een maand tijd wel te doen zijn.

Natuurlijk lijkt het voor leeken gemakkelijker dan het is, want het riolenvraagstuk speelt daarin een groote en moeielijk op te lossen rol.

Maar voor deskundigen zullen er voorbeelden genoeg zijn om die moeielijkheden te overwinnen.

En dan de voordeelen:

Geen reparatiën meer aan de kaden en hoofden, geen baggeren meer op het bankje tusschen de hoofden, geen overstroomde kaden en daardoor kans op waterschade in de huizen, geen reparatiën aan de bestrating na zoo'n overstrooming, de riolen komen met laag water niet meer bloot om stank te verspreiden en de bewoners te hinderen met hun aanblik.

't Resultaat is: een keurige zee-boulevard biedt de op elkaar gedrongen vestingbewoners een luchtige avondwandeling.

Na mijn dank betuigd te hebben aan de deskundigen en autoriteiten, die zoo welwillend waren mij omtrent bestaande toestanden in te lichten en omtrent de kosten van uit te voeren werken op de hoogte te brengen, eindig ik dit opstel met de hoop een steentje bijgedragen te hebben tot meerdere waardeering van de vesting Hellevoetsluis als basis voor een torpedobootvloot en wat daaraan annex is.

Hellevoetsluis, Febr. 1907. A. Q.

HET PROCES NEBOGATOW.

In het einde van het vorige jaar werd voor den krijgsraad te Moskou, onder voorzitterschap van den admiraal Babizin het proces behandeld tegen den schout-bij-nacht Nebogatow en 76 anderen, in zake de overgave van zijn eskader aan de Japanners. Zooals men weet eindigde dat proces met de veroordeeling van Nebogatow en de meeste der commandanten tot de doodstraf, waarbij evenwel bepaald werd, dat aan den Czaar het verzoek gericht zou worden, die straf in 10 jaar vestingstraf te veranderen, welk vonnis door den Czaar onlangs werd bekrachtigd. In eenige nummers van de „Petersburger Zeitung" komt een uitgebreid relaas voor over de terechtzittingen, welke een eigenaardig beeld geven van de toestanden bij de Russische Marine, zoodat het wellicht de moeite waard is het voornaamste daaruit hier weer te geven.

De aanklacht bevatte de volgende bijzonderheden:

Op den 27sten Mei 1905 hadden de pantserschepen „Imperator Nikolai I", „Orel", „Generaal-Admiraal Apraxin" en „Ad-

vernietigd mocht worden en verzocht NEBOGATOW dit aan zijne commandanten mede te deelen. NEBOGATOW seinde hen aan boord en de commandanten schikten zich *zonder eenige tegenspraak* in de overgave van het eskader. Een gedeelte van de officieren en bemanning van den „Nikolai I" gingen op de „Tudji" over. Het overige gedeelte van de bemanning van de „Nikolai I" verviel in een toestand van volkomen demoralisatie en bedronk zich onder de oogen van de Japansche bezetting.

Op de andere schepen had het sein der overgave groote verwarring gesticht. De commandant van de „Orel", kapitein ter zee SCHWEDE, wilde eerst bevel geven om het schip te laten zinken, daarna liet hij evenwel het sein herhalen en de witte vlag hijschen. De officieren gaven de meest tegenstrijdige bevelen en het scheen alsof eigenlijk niemand wilde capituleeren, maar evenmin flink genoeg was om door een daad de overgave te verhinderen. De commandant verbood het geschut onbruikbaar te maken en liet de munitiebergplaatsen sluiten om te voorkomen, dat iemand het schip in de lucht zou laten springen.

Op de „Generaal-Admiraal Apraxin" riep de commandant, kapitein ter zee LISCHIN, wel is waar uit, dat de capitulatie een schande voor Rusland was, maar liet toch de witte vlag hijschen. Evenzoo verbood hij het schip tot zinken te brengen of in de lucht te laten vliegen, en tevens om het geschut onbruikbaar te maken. Ook hier weer vele protesten en geween, maar geen enkele daad.

Op de „Admiraal Ssenjawin" gaf de commandant, kapitein ter zee GRIGORJEW dadelijk bevel het sein te herhalen, twee officieren weigerden dit bevel eerst uit te voeren, waarop door anderen de Japansche vlag geheschen werd. Verscheidene officieren drongen er bij den commandant op aan het schip te vernietigen, doch elk voorstel werd van de hand gewezen en de commandant verklaarde de verantwoordelijkheid voor de overgave geheel voor zijne rekening te nemen.

De kruiser „Isumrud" had wel het sein opgenomen, maar was onmiddellijk volle kracht vooruit gestoomd en verdween van het terrein. Dit schip werd gecommandeerd door den kapitein ter zee FERSEN.

Bij het begin der eerste zitting van den krijgsraad, werd door den voorzitter aan de beklaagden gevraagd of zij bekenden schuldig te zijn, waarop door NEBOGATOW en de meesten der anderen met „neen" werd geantwoord. NEBOGATOW gaf in 't kort de volgende verklaring van het voorgevallene.

Onze vloot stoomde in 2 colonnes in kielwaterlinie, toen op den 27^{en} Mei de vijand in 't zicht kwam. Spoedig waren wij in gevecht en zagen wij het eene schip na het andere zinken. Toen ik tenslotte het hopelooze van den strijd inzag, besloot ik op eigen initiatief te handelen, bepaalde koers Noord-Oost en gaf bevel naar Wladiwostok te gaan. Op dat oogenblik wist ik

Uit de verschillende verhooren stippen wij nog het volgende aan.

Het getuigenverhoor van de officieren van de „Isumrud" had ten doel, om vast te stellen, of een bevel van een chef onder alle omstandigheden opgevolgd moet worden. De meesten beantwoordden deze vraag bevestigend. Kapitein-luitenant KROSS voegde hieraan toe, dat bij hem nooit de gedachte was opgekomen, dat een chef een onwettig bevel kon geven. Het sein van de capitulatie was op de „Isumrud" niet verkend, men geloofde, dat de admiraal zijne schepen wilde doen zinken en men was niet op het terrein gebleven omdat men toch hoogstens de bemanning van een enkel pantserschip had kunnen redden.

De officier der artillerie van de „Imperator Nikolai I" werd ondervraagd over de strijdvaardigheid van dat schip. Hij verklaarde dat de „Nikolai I" geen verdragend geschut had, bovendien een geheel onvoldoenden munitievoorraad, zoodat men bij het schijfschieten zeer zuinig had moeten zijn. Op den 28en Mei was slechts zeer weinig bruikbare munitie over.

Een ander officier van de „Nikolai I" deelde mede, dat alle officieren vóór den oorlog overtuigd waren, dat hun schepen met de beste granaten der wereld uitgerust waren. In den oorlog bleek evenwel dat zij te vroeg sprongen en geen verwoesting aanrichtten of brand stichtten. De autoriteiten hadden proeven met de granaten steeds wegens de hooge kosten verboden. Bovendien werd de munitie geheel onbruikbaar bij de minste vochtigheid.

Bij het verhoor van de manschappen van de „Nikolai I" bleek dat de groote meerderheid van meening was, dat de capitulatie geschiedde, om hun leven te sparen. Verder dat slechts enkelen het plan geopperd hadden het schip te laten zinken of in de lucht te doen springen. De stuurman PREOBRASHENSKI verklaarde nog dat de bemanning geheel onbruikbaar was omdat ze in hoofdzaak gerecruteerd was uit menschen uit het binnenland, die geen lust in den zeedienst hadden. Bovendien, dat het schip reeds lang ongeschikt was verklaard voor den dienst in buitenlandsche wateren.

Een van de doktoren deelde mede, dat de bemanning oververmoeid was en door de reis in de tropen zeer had geleden. Er waren vele zieken en slechts een klein gedeelte geheel strijdvaardig. Alleen hierdoor was reeds het aanvaarden van den strijd tegen de Japanners nutteloos.

De officieren van de „Orel" verklaarden bijna allen, dat het bericht van de overgave bij hen groote verontwaardiging had doen ontstaan. Ze hadden krachtig bij den commandant daartegen geprotesteerd, maar deze had schouderophalend geantwoord, dat hij het bevel van den admiraal moest opvolgen en niets daartegen kon doen. De 1e officier welke gewond was, had zich toen de Japanners in 't zicht kwamen aan dek laten dragen en het gezicht van die onbeschadigde vijandelijke sche-

pen had bij hem de overtuiging gevestigd dat er voor den admiraal geen anderen uitweg overbleef dan te capituleeren. De „Orel" had een geheel onvoldoenden munitievoorraad, de manschappen waren niet geoefend in het vuren. Gedurende den overtocht was slechts 3 maal schijfgeschoten met bedroevende resultaten. Het schip had den vorigen dag ± 150 schoten gehad en was dientengevolge moeilijk te besturen. Een der officieren karakteriseerde den commandant, kapitein ter zee SCHWEDE, als een ziekelijk besluiteloos officier, die het commando over het schip zonder energie voerde. Ook enkelen van de bemanning uitten zich op deze wijze.

Admiraal ROSHESTWENSKI, welke op verzoek der verdediging als getuige was opgeroepen, verklaarde o. a. het volgende: Voor den slag was door hem bepaald, dat het doel van de vloot was Wladiwostok te bereiken. De Japansche artillerie was in het schieten beter geoefend dan de Russische. In den loop van een jaar werden slechts 50 schoten gedaan, om zuinigheidsredenen, terwijl niet eens alle onderofficieren aan de schietoefeningen hadden deelgenomen. Hij was van oordeel, dat de schepen van NEBOGATOW voldoende uitgerust waren en met verscheidene verdragende vuurmonden waren bewapend. Zonder twijfel zou het eskader van nut geweest zijn, wanneer het vroeger ware aangekomen. De schepen van NEBOGATOW waren gelijkwaardig geweest aan de pantserschepen „Ssyssoi" en „Admiraal Nachimow" en hunne zeewaardigheid was even groot als die der Japanners. Op den 27sten Mei waren de kansen gelijk, 12 Japansche tegen 12 Russische pantserschepen, maar de Japanners schoten uitstekend, terwijl de Russen ongeoefend waren en hun vuur dus zonder uitwerking was. Om 5^u30^m had hij het bevel aan NEBOGATOW overgegeven en het sein daarop betrekking hebbende, was zeker begrepen, want het werd herhaald.

Op een vraag van een der advocaten of hij oordeelde, dat een bevel over capitulatie van een eskader, onder de omstandigheid, dat elke verdere weerstandsbieding nutteloos is, van kracht is voor alle schepen van dat eskader, antwoordde de admiraal bevestigend en zeide, dat hij niet nakomen van zijne bevelen nooit geduld zou hebben. Ofschoon hij toegaf, dat in 't algemeen de wet den voorrang heeft boven de bevelen van een chef, had een der ondergeschikten in ernstige omstandigheden nooit den tijd om het bevel van den chef te controleeren en moest dus dat bevel blindelings opvolgen.

Door verschillende verdedigers werd aan den krijgsraad het verzoek gericht den Marineminister BIRILEW en eenige andere autoriteiten als getuigen op te roepen, om inlichtingen te geven over de uitrusting van het eskader van NEBOGATOW. Dit verzoek werd evenwel afgewezen op de overweging, dat alleen de toestand van het eskader *gedurende* den slag van belang was voor de behandeling van dit proces.

Het getuigenverhoor der officieren en bemanning van de „Admiraal Apraxin" was van weinig belang. Alleen kwam bij

dat verhoor NEBOGATOW er toe mede te deelen, op welke wijze door hem het bevel over het eskader aanvaard was. Hij was in een der havens aan de Zwarte Zee, toen hij bericht kreeg, dat hij als zaakkundige tegenwoordig moest zijn bij de uitrusting van het tweede eskader. Hem werd daarbij medegedeeld, dat admiraal DANILEWSKI over dat eskader het bevel zou voeren. *Drie* dagen vóór het vertrek ontving hij de mededeeling, dat DANILEWSKI zich van het bevel had afgemaakt en het aan hem was opgedragen, evenwel slechts tot de vereeniging der eskaders bij Madagaskar. Welke taak hem daarna zou worden toebedeeld, was hem niet gezegd.

Bij het onderzoek naar de overgave van de „Admiraal Senjawin" zeide de commandant, kapitein ter zee LISCHIN, dat de toestand van het schip betreurenswaardig was. De uitrusting was in den winter begonnen. Het schip was met groote reparaties, welke 2 jaar zouden duren, van zijn zeereis teruggekomen. Toen kwam het bevel dat alles in 1½ maand hersteld moest zijn. De bemanning was een mengelmoes van menschen, samengeraapt uit de verschillende havens, welke voor het grootste gedeelte gevangenisstraf achter den rug hadden. Het gelukte wel is waar aan de officieren in dezen chaos eenige orde te brengen, maar het onmogelijke kon niet bereikt worden. De onzekerheid over het einddoel van onzen tocht, dat ons niet werd meegedeeld werkte ontmoedigend. In den strijd deden wij onzen plicht, men had ons gezegd, dat de Japanners snel vuurden en wij rekenden er op, dat zij zich eenige uren in een haven zouden moeten terugtrekken om den munitievoorraad aan te vullen, en in dien tijd wilden wij trachten te ontsnappen. Maar de Japanners waren daarop bedacht geweest en hadden een gedeelte van de kolenruimen met munitie gevuld. De pantsering van mijn schip was door de vijandelijke schoten losgeraakt, de voorste geschuttoren was beschadigd en nadat de Japanners het schip genomen hadden, haastten zij zich het in het dok te brengen, omdat zij bang waren, dat de pantsering geheel los zou laten. Wanneer besloten was, om het schip tot zinken te brengen, zou het onmogelijk geweest zijn, de bemanning te redden. De sloepen waren in elkaar geplaatst en met persennings gedekt, zoodat er geen tijd was ze te water te laten. De zwemvesten waren voor een gedeelte beschadigd. Onder die omstandigheden bleef mij niets anders over, dan te capituleeren.

Nadat de verhooren geëindigd waren, nam de auditeur-militair generaal WOHAK zijn conclusie. Vóór alles gaf hij als zijn meening te kennen, dat de capitulatie van het eskader onder de omstandigheden waarin het zich bevond, een misdaad was. Hij vond den schout-bij-nacht NEBOGATOW volstrekt geen held, die met de gebruikelijke begrippen over krijgseer gebroken had en een paar oude onbruikbare schepen had overgegeven, om het leven van jonge mannen te redden. Ook al nam men aan, dat het eskader slecht was uitgerust, dat admiraal ROSHESTWENSKI een

Zeitung" nog aan, dat de behandeling van de zaak NEBOGATOW geen voldoening aan het Russische volk heeft kunnen geven. Men was onverschillig voor de straf welke de beklaagden kregen, want men had gehoopt dat de kern der zaak, n.l. het *systeem* in de Russische Marine, tot volle klaarheid zou komen. Maar hiervan was niets geschied. Telken male als de beklaagden of hunne advocaten de admiraliteit in de verhooren wilden betrekken, werden deze pogingen door den President van den krijgsraad, als „niet tot de zaak behoorende", verijdeld. De groote plannen voor hernieuwing van de vloot kunnen aan het Russische volk geene gerustheid geven, zoolang het systeem niet verandert; de vrees blijft bestaan, dat ondanks de enorme geldoffers, in de toekomst slechts nieuwe nederlagen te wachten zullen zijn.

UIT DE PERS.

„De Tijd" van Zaterdag 19 Januari 1907.

Nog eens: het nieuwe schip. — (Gedeeltelijk overgenomen). — De Tweede Kamer schonk aan het bouwen van een schip voor Indië de prioriteit boven het aanschaffen van een schip, bestemd voor de verdediging van onze vaderlandsche kusten. Tot zoover alles goed! Nu komt echter de vraag: is het door den Minister voorgestelde schip bij uitstek voor Indië geschikt, voldoet het aan alle eischen, die daaraan kunnen worden gesteld? Ik betwijfel 't.

De Minister stelt een schip voor van ± 6500 ton en geeft de volgende gegevens:

Bewapening:
IV kns. van 24 cM. gepl. in 2 torens
IV „ „ 15 „ „ „ 4 gesloten schilden
X „ „ 7.5 „ „ achter open schilden
geen lanceerinrichtingen voor torpedo's.

Bescherming:
pantsergordel . . . . 150—100 mM.
pantserdek . . . . 50 „
geschut en commandotoren . . 200 „

Snelheid:
16 mijl.

Kolenvoorraad:
700 ton.

Zooals men ziet, zal dit schip het krachtigste worden van onze vloot. Geen onzer schepen beschikt over vier kanonnen

staande moderne oorlogsschepen [1]) heb ik aan de „Vereeniging ter beoefening van krijgswetenschap" reeds de vraag gesteld: „Zou het onmogelijk zijn een schip te bouwen voor Indië van ± 7500 ton met een grootsten diepgang van 6.3 M., bewapend met III kns. van 24, VI van 19, X van 7.5 en I o. w. lanceerbuis, beschermd door een gordelpantser van 175 m.M., dek van 50 m.M., geschuttorens van 175 mM., met een snelheid van 19.5 mijl en een kolenvoorraad van 700 ton?

F. J. H. EVERS.

„Army and Navy Journal", 2 Februari 1907.

MENCHIKOFF, een uitstekend Russisch schrijver over internationale politiek, plaatste een artikel in de „Novoe Vremya" van St. Petersburg van 5 Augustus 1906, waarvan enkele deelen op dit oogenblik nog van belang zijn in verband met de eenigszins gestoorde betrekkingen tusschen Japan en de Vereenigde Staten. MENCHIKOFF houdt staande, dat Engeland geen zij zal spinnen door haar verbond met Japan, want dat land is kwetsbaar in Indië, is minder voorbereid voor den oorlog dan de Vereenigde-Staten en indien Japan vijf of zes jaar langer haar Pan-Asiatische propaganda kan voortzetten, men de gevolgen er van tot in Calcutta zal ondervinden. Over den Stillen Oceaan sprekende, verklaart de schrijver, dat het bezetten van Hawaï en de Philipijnen door de Vereenigde Staten een geduchte slag voor Japan was, dat had al deze eilanden als zich toegewezen beschouwd en door er beslag op te leggen zou die natie voor minstens eene halve eeuw een débouché voor hare overtollige bevolking hebben gevonden. Evenals Carthago voor Rome was, zoo zijn de Vereenigde Staten een dreigende wolk voor Japan. Amerika oefent aan alle kanten een druk uit op de „Rijzende Zon", het zal haar handel, haar industrie en haar kolonisatie kluisteren. De Japanners hebben een goed geheugen. Evenmin als zij den Russen vergeven hebben, dat deze hen beperkten in hun oorlog met China zullen ze het den Amerikanen vergeven, dat die hen de overwinningen in Mantsjoerije ontwrongen.

Door Hawaiï en de Philipijnen te bezetten, ontroofden de Vereenigde Staten aan het Keizerrijk van de Rijzende Zon zijn kostbaarste erfgoed, waarom zou Japan nu wachten *tot hetzelfde lot aan de Soenda-eilanden ten deel valt.*

„De Nieuwe Courant" van 19 Januari 1907.

Onze Marine. — In dit nummer plaatsen wij het laatste der zeven artikelen die de luitenant ter zee 1e klasse F. L. RAMBONNET gewijd heeft aan „Onze Marine".

„Indrukken, ontleend aan de Marine-begrooting" — is de bescheiden ondertitel, dien de schrijver aan deze artikelen gaf; maar feitelijk zijn ze geworden tot een marineprogram, waarin

---

1) O. a. »Varese" (Italië), »St. Georg" (Oostenrijk) »Catabina" (Spanje).

kenis hebben. De hoofdzaak is te weten te komen of er iets dat naar een heerschende meening over maritieme verdediging en vlootbouw gelijkt, onder onze in dienst zijnde marine-officieren bestaat.

Een gedachtenwisseling hunnerzijds in de dagbladpers — niet in de vakbladen — enkel de groote lijnen van het vraagstuk rakende, kan daartoe een eerste stap zijn.

Een tweede stap, bestaande in een verzoek aan alle actieve marine-officieren om enkele stellig geformuleerde vragen te beantwoorden, met de bedoeling de uitkomsten van dit onderzoek (natuurlijk zonder openbaarmaking der namen, maar met samenvattende vermelding van den rang der antwoordenden) te publiceeren, zou dan kunnen volgen. Een eventueele poging tot uitvoering van dit plan te doen, behouden wij ons voor.

De belangstelling in onze Marine is, gelukkig, in de laatste jaren eenigszins verlevendigd. Van niemand eer dan van de wakkere leden van het officierskorps mag verwacht worden, dat zij alles zullen doen wat hunnerzijds mogelijk en oorbaar geacht wordt, om aan die belangstelling meerdere vastheid en daardoor positieven invloed op de toekomst der Marine te verschaffen.

„De Nieuwe Courant" van Zaterdag 2 Februari.

Onze Marine. — (Ingezonden). — Gaarne maak ik gebruik van de uitnoodiging van den redacteur der „Nieuwe Courant" om, naar aanleiding van de ingezonden stukken van den luit. ter zee RAMBONNET, het oordeel te vernemen van meerdere zee-officieren, omtrent de vraag, die reeds herhaaldelijk is opgeworpen, of bij onze marine het pantserschip moet verdwijnen en de krachtige aanbouw van een torpedovloot moet worden ter hand genomen, dan wel of de wijze van aanbouw van de schepen ongeveer op den tegenwoordigen voet behoort te worden vervolgd.

Om de quaestie niet uitgebreider te maken dan noodig is, zal ik het betoog van den Heer RAMBONNET volgen, en dus aannemen dat de taak van onze zeemacht is, zoals deze in de Begrooting van 1897 wordt aangegeven, n.l.:

1°. handhaving onzer neutraliteit;

2°. het zoolang mogelijk openhouden der communicatie over zee tusschen het buitenland en onze havens en het daarna bemoeilijken van een blokkade onzer kust;

3°. het zooveel mogelijk steunen van de landmacht bij het verdedigen van de kust tegen een landing, het samenwerken met de landmacht tot het verdedigen onzer toegangen uit zee naar de vesting Holland, zoomede voor de accessen te water over onze rivieren, plassen en inundatiën. (Dit laatste gedeelte kunnen we geheel buiten beschouwing laten, omdat het door andere schepen dan door pantserschepen en torpedo-booten zal worden verricht).

doorzetten, al dadelijk nadat — misschten zelfs reeds voordat — hij de bepalingen in ontvangst neemt, jacht zal laten maken op onze geheele scheepsmacht en haar op die wijze de mogelijkheid van één nachtelijken aanval beneemt.

Stellen we nu dat onze vloot is samengesteld uit pantserschepen en torpedobooten, dan zullen deze laatste, bij een goeden éclaireursdienst, steeds voeling blijven houden met de passeerende scheepsmacht, terwijl onze pantserschepen zoo dicht mogelijk, als strategisch wordt aangegeven, in de nabijheid liggen van de plaats, waar de beslissing zal vallen. Gewoonlijk zal die plaats daar zijn, waar een ontmoeting tusschen de beide oorlogvoerende partijen te verwachten is. Is dit niet het geval, is één van beide afwezig, dan zullen wij, zoodra door den admiraal de neutraliteit geschonden wordt, het gevecht moeten aanvaarden. Al zou daarbij de uitkomst ook zijn dat onze geheele scheepsmacht te gronde ging, dan nog zouden wij op hetzelfde punt zijn gekomen, waar het gevecht met onze torpedovloot ons had gebracht, met dit onderscheid nochtans, dat wij nu onze artillerie hebben gebruikt en dus veel kans hebben op raakschoten. In een gevecht tusschen de wederzijdsche vloten van kleine schepen, zouden de groote schepen van den vijand geheel ongeschonden blijven.

Bij voorbaat wil ik er hier op wijzen dat het doel van ieder gevecht is dat de groote schepen van beide partijen slag leveren. Voor iedere mogendheid moet het bezit van een meer of minder groot aantal van de groote schepen overwegend zijn, en het overige gedeelte van de vloot dient slechts om de groote schepen tot hun recht te doen komen.

In dit verband beschouwd, is het ook begrijpelijk dat de admiraal van een vreemde scheepsmacht meer rekening zal houden met de aanwezigheid van pantserschepen aan onze zijde, dan met die van torpedobooten alleen.

Het lag dan ook voor de hand dat er vragen zouden worden gedaan aan den Heer R. zooals deze geformuleerd zijn in het ingezonden stuk van den Heer Beelaerts van Blokland. Zóó toch zal gewoonlijk de zaak liggen: een admiraal die met een scheepsmacht in onze wateren verschijnt, zal ons liever te vriend houden dan een vijand in ons ontmoeten, en natuurlijk scharen wij ons aan de zijde van de tegenpartij van dengeen die onze neutraliteit schendt. Zooals reeds gezegd is, moeten wij dan op een gevecht voorbereid zijn, en in dit geval geeft ons een vloot alleen uit torpedobooten bestaande niets.

Ad 2. Voor het zoolang mogelijk openhouden der communicatie over zee, tusschen het buitenland en onze havens zijn torpedobooten natuurlijk ten eenenmale ongeschikt en in het betoog van den Heer R. wordt hierover dan ook niet gesproken.

Het bemoeilijken van een blokkade onzer kust is, gedurende den nacht, zeer zeker aan torpedobooten toevertrouwd, maar overdag zullen zij naar binnen worden gedreven en is de blokkeerende scheepsmacht geheel meester van het terrein. Het zal

geringe opoffering kosten dit aantal zoo hoog op te voeren als zij het noodig oordeelt; haar geldmiddelen laten haar toe ook daaraan veel meer te besteden dan ons ooit mogelijk is en wij zouden ook dàn spoedig weer de mindere worden.

Ad 4. Van het vlagvertoon wordt door den Heer R. een schitterend beeld gegeven, waarbij de vloot van torpedobooten trotsch de vlag doet wapperen op vreemde reeden. Het komt mij voor dat dat beeld van eenige overdrijving niet is vrij te pleiten, vooral niet wanneer „men" op die vreemde reeden weet dat wat daar ligt alles is wat wij bij elkaar kunnen brengen.

Maar bovendien heeft het geen zin om deze scheepjes weg te sturen en zijn zij ten eenenmale ongeschikt om te voldoen aan alle eischen, die bij zulke gelegenheden gesteld mogen worden. Ik noem slechts de onmogelijkheid bezoeken te ontvangen, autoriteiten over te voeren en saluten te geven.

* *
*

Uit het vorenstaande is duidelijk gebleken dat ik zeer beslist een tegenstander ben van het denkbeeld om geen pantserschepen doch slechts torpedobooten te doen aanbouwen.

Natuurlijk is er nooit sprake van te beweren dat onze scheepjes, klein van stuk en weinig in aantal, het kunnen opnemen tegen de vloten van de groote mogendheden. Maar waar het om gaat is dit: kunnen wij het zonder pantserschepen stellen en kunnen torpedobooten alleen alle diensten vervullen, die wij van onze marine verwachten?

De goed bewapende en beschermde schepen vormen de ruggegraat van iedere scheepsmacht, en daarnaast behoort een evenredig aantal torpedobooten aan de vloot te worden toegevoegd.

Waarom hebben de groote mogendheden haar schepen nog zwaarder bewapend na de laatste oorlogen, en waarom verbeterden en vermeerderden zij niet in gelijke verhouding haar torpedovloot? Omdat duidelijk genoeg gebleken was dat het geschut alleen in staat is om tot een beslissing te voeren, maar tevens is gebleken, dat hoe goed de torpedobooten ook mogen zijn, zij toch nooit een voorrang kunnen krijgen. Wanneer wij niet anders zouden hebben dan torpedobooten zou de behoefte aan artillerie zich dadelijk doen gevoelen. We zouden dan geschut opstellen op onze torpedovloot, deze later weer beschermen en het einde zou zijn dat we weer tot het panterschip in zijn tegenwoordigen of toekomstigen toestand zouden terugkeeren.

De Heer R. schijnt ook te gevoelen dat artillerie noodig is. Immers hij wil geschut opstellen, al is het dan ook geen zwaar geschut, aan boord van de schepen der Stoomvaartmaatschappij „Nederland", der „Rotterdamsche Lloyd" en der „Paketvaartmaatschappij". Maar zijn deze schepen werkelijk in staat om onze torpedobooten voldoende te steunen? Bedenken wij dat

pedoboot slechts gedurende 10 à 12 jaar aan de hooge eischen voldoet die de Heer R. haar stelt, dan blijkt reeds dat het aantal waarover we zouden kunnen beschikken, aanmerkelijk kleiner wordt. Wanneer wij verder nagaan dat van deze steeds nog een gedeelte, door herstelling, niet voor den dienst gereed zal zijn, dan volgt hieruit voldoende dat wij, ook voor het geval wij slechts torpedobooten bouwden, toch steeds met deze soort schepen in de minderheid zouden blijven.

Er wordt verder door den Heer R. beweerd dat de andere zeemogendheden geen kleine pantserschepen voor kustverdediging meer doen aanbouwen en dat hun taak tegenwoordig geheel is overgenomen door de torpedoboot, en wel voornamelijk door de onderzeeboot, om daarmee te bewijzen hoe weinig waarde ook de andere zeemogendheden hechten aan dit kleine gepantserde materieel. Maar naast de torpedovloot beschikken zij over groote pantserschepen, en hadden zij deze niet, dan zou ongetwijfeld dadelijk het kleine pantserschip weer verschijnen, omdat bij hen, voor de kustverdediging, de artillerie opgesteld op schepen al even onmisbaar zou blijken te zijn als bij ons.

Wanneer men mij nu vraagt welke schepen ik mij voor onze marine als de meest geschikte denk en hoe verder de verdeeling behoort te zijn van de pantserschepen en de torpedobooten, dan zou ik zeggen dat schepen van 7000 ton waterverplaatsing als een maximum grootte voor ons behooren te worden beschouwd, en dat gelijktijdig met den aanbouw van één dergelijk schip 6 torpedobooten moeten worden aangemaakt. Zou daarmee de grens van onze financieele draagkracht overschreden worden, dan zou ik voor mij liever terugkeeren tot een schip van 5000 ton bij behoud van hetzelfde aantal torpedobooten, dan hun aantal te verminderen teneinde het schip van 7000 ton te kunnen doen bouwen.

Het zal menigeen misschien vreemd voorkomen dat ik onze pantservloot zelfs bestaanbaar acht, ook voor den vervolge, uit schepen van zoo geringe waterverplaatsing in vergelijking met die van de steeds grooter wordende schepen van de andere mogendheden, maar ik wil doen uitkomen dat ik mij het pantserschip slechts kan denken, gelijktijdig optredende met torpedobooten.

De Heer R. begint zijn verhandeling met de woorden: „Wij hadden gehoopt en verwacht dat het nieuwe panterschip zou worden verworpen”. Ik voor mij hoop en verwacht dat na het schip dat nu zal worden gebouwd, nog meerdere van deze soort van stapel zullen loopen. Ik ga zelfs verder: ik hoop en verwacht dat het aantal zee-officieren dat alle heil ziet in torpedobooten en tevens het pantserschip veroordeelt, moge verminderen en dat dus aan ons pantserschip weer de waarde zal worden toegekend die het, mijns inziens, zeer beslist toekomt.

De Haan,
Kapitein-luitenant ter zee.

's-Gravenhage, Jan. 1907.

stelling met de kleine pantserschepen, die alleen zullen kunnen, maar tevens moeten, vechten als de tegenstander dat wil, kunnen de torpedobooten aanvallen, wanneer hun zelf het juiste oogenblik gekomen lijkt.

Wanneer de opvatting van den heer DE H. onjuist is, wanneer de torpedobooten wel een kans op een aanval hebben, welnu dan zullen zij als vijand geducht, als bondgenoot begeerd zijn.

Verbruikten wij niet het grootste deel van het marinebudget aan de pantserschepen, dan zouden wij een torpedovloot kunnen hebben, welke die van groote mogendheden evenaarde.

De onderzeebooten worden door den heer DE H. met een enkele pennestreek uit het geding afgevoerd. Hij acht de ontwikkeling van de o.z. vaart nog niet zoover gevorderd om er een stelsel van verdediging op te bouwen. Het rapport van admiraal FOURNIER wordt als onbetrouwbaar op zij geschoven.

Maar de onderzeebooten laten zich niet uit 't geding afvoeren en wat het stadium van ontwikkeling aangaat, het enorme aantal o.z.-booten dat zoowel in Frankrijk als in Engeland is en wordt aangebouwd, wijst er op, dat de marinebesturen, die ondervinding hebben op 't gebied van onderzeevaart, er wel degelijk vertrouwen in stellen. Is bij ons dat vertrouwen meer algemeen geworden, dan lijdt 't geen twijfel of de loodzware last van de pantserschepen wordt van de marine afgewenteld en kan onze vloot zich krachtig ontwikkelen in de richting die de moderne techniek haar zoo duidelijk aanwees.

Blijven wij het pantserschepen-systeem volgen, dan zullen èn torpedovloot èn onderzeevloot verstikt worden in haar groei, zonder ooit iets te beduiden. Naast die twee misdeelden is dan de marine een eskader quasi groote schepen rijk, dat ondanks de tallooze millioenen aan zijn instandhouding besteed, in geen denkbaar geval ook maar de geringste kans op succes zal hebben.

G. L. SCHORER, *luit. t. zee.*
Den Helder, 6 Februari. C. H. DE GOEJE, *id.*

De „Nieuwe Courant" van 9 Februari. Ochtendblad.

Onze Marine. — Geachte Heer Hoofdredacteur! Met zeer veel belangstelling heb ik in uw courant gelezen de stukken over de marine.

De heer RAMBONNET en anderen willen geen pantserschepen omdat wij ons daarmede toch niet meten kunnen met die van Duitsche, Engelsche, Fransche en andere groote naties, maar mijnheer de hoofdredacteur, behalve de groote naties zijn er toch ook verschillende Rijken van minder beteekenis, b.v. Portugal, Spanje, Zweden, Noorwegen, Denemarken, de Zuid-Amerikaansche republieken, China. Al die landen hebben wel pantserschepen. Gesteld nu dat we met een of meer dier landen ruzie krijgen en wij hebben enkel destroyers en torpedobooten, dan zijn wij aan hun goedvinden overgeleverd. Zij kunnen ons blok-

landsche volk huiverig is zijn geld aan marine-uitgaven te besteden, en de marine waardeloos blijft voor haar taak.

Lang heb ik dan ook geaarzeld, doch wat moet men doen wanneer men overtuigd is dat de aangegeven richting de verkeerde is, wanneer het niet kleine technische onderdeelen geldt doch den geheelen grondslag, en men erkennen moet dat de tegenstander degelijk en goed werk geleverd heeft? Stilzwijgen is dan ook medeplichtig worden.

Den doorslag gaf daarbij nog de wijze van stellen van den luitenant ter zee R., daar waar hij steeds over wij schrijft krijgt men onwillekeurig den indruk van wij zeeofficieren, het gaf mij tenminste dien indruk en misschien ook aan anderen, en hoewel ik geen oogenblik twijfel aan de goede bedoelingen van den luitenant ter zee R., en ik zelfs niet zou willen insinueeren dat hij er aan gedacht heeft te doen voorkomen of hij namens het meerendeel zijner collega's sprak, meen ik hierop toch de attentie te moeten vestigen.

Het spreekt vanzelf, dat hier geen sprake kan zijn van een puntsgewijze en bestudeerde behandeling van de doorwrochte studie van den luitenant ter zee R., daarvoor ware te veel tijd noodig geweest — ook al een nadeel van het plaatsen van een studie in de courant — en was de actualiteit verloren gegaan. Ook is een dispuut over technische onderdeelen, waarvoor het programma van den luitenant ter zee R. te over aanleiding geeft, hier van weinig waarde daar het doet afwijken van de hoofdzaak.

Mijn doel is hier alleen mede te deelen dat niet alle zeeofficieren het met de aangegeven richting eens zijn, ja, die zelfs volkomen veroordeelen en overtuigd zijn dat een dergelijke organisatie onzer marine van nul en geener waarde is.

II.

Om te beginnen wil ik een lans breken voor de kleine pantserschepen. Sinds geruimen tijd hindert mij de wijze waarop men aan oorlogsschepen een cijferwaarde toekent, geheel berustende op bouw en bewapening; waar ik „men" zeg, bedoel ik de hoogste deskundigen op dat gebied. Dit beginsel werd in de beste vakbladen à outrance doorgevoerd, zoo zelfs, dat men er toe overging kanonnen, torpedopantsering en snelheid dooreen te stampen en na veel mengen en deelen kwam men dan tot de slotsom, dat dit of dat schip 0.7 of 0.9 waard was; men ging zelfs verder en verkondigde als onomstootelijke waarheid dat dan ook het schip 0.9 het per se winnen moest van het schip 0.7, het eskader 8.1 wel weg kon blijven tegen eskader 11.2 enz. Is het wonder dat waar door geduchte autoriteiten dergelijke zaken beweerd werden, vele zeeofficieren zich daarbij neerlegden en leeken de pil eenvoudig slikten. En dit geschiedde niettegenstaande van oudsher de geschiedenis dien onzin tegensprak en in onzen tijd telkenmale de praktijk weer de onwaarheid ervan bewees. Na den Russisch-Japanschen oor-

onevenredig groote overwinningen kunnen behalen. Waaraan is dit toe te schrijven? Eenvoudig aan de factoren personeel en geluk. Natuurlijk wil ik niet beweren dat goed materieel geen groote factor is, maar het personeel is volgens de geschiedenis de grootste, die veel tegemoet kan komen in gebrek aan den eersten, doch zonder welken de eerste ook niets waard kan worden. Geluk, hoewel een groote factor, valt niet te beredeneeren; vergeet echter niet, dat het immer den stoutmoedige begunstigt. Interessant is het dien factor in de geschiedenis na te speuren en te zien hoe hij meestal wordt weggeredeneerd om maar alle gevechten onder cijfers en tactische kennis te brengen. Onlangs kwam mij voor het eerst een boek in handen waarin ernstig gewezen wordt op de fout die tegenwoordig maar te algemeen is, namelijk om zooveel invloed toe te schrijven aan het materieel alleen; en nog wel werd dit boek geschreven door Fred. T. Jane, iemand die vroeger zeer sterk was in het brengen van de waarde van een schip onder cijfers. „Heresies of Seapower" is bizonder interessant en ik kan de lezing daarvan een ieder aanraden; duidelijk wordt daarin bewezen dat de overwinning altijd aan de zijde zal vallen die „fit is to win" en zeker niet altijd aan die zijde, die mathematisch grootere, sterkere of meer schepen heeft. Deze conclusie alleen wil ik hier aanhalen daar zij den kleinen pantserschepen hun raison d'être geeft, jammer genoeg is hier geen plaats om de vele bewijzen uit de praktijk, in het boek vervat, aan te halen. Enkele treffende feiten uit den allerlaatsten tijd wil ik echter even releveeren. Zoowel in den zeeslag van 10 Augustus als bij Tsoesjima vochten aan Japansche zijde de „Nissjin" en „Kasoega", pantserschepen van 7700 ton, met het meeste succes tegenover de grootste en nieuwste Russische schepen. Het is alsof de tegenstanders der kleinere pantserschepen dergelijke feiten niet willen zien. Trouwens wie weet of die reusachtige schepen wel aan de verwachtingen zullen voldoen, praktijk heeft men er nog niet van en het zou de eerste maal niet zijn, dat men die richting uitging en er weer op terug kwam, zooals indertijd Italië met de „Diulio", „Dandolo" enz. Op dit gebied is alles gebaseerd op uiterst geringe ondervinding in de praktijk, die een volgenden keer wel eens geheel anders kan zijn onder andere omstandigheden. Waarom trouwens zouden de kleinere pantserschepen zonder waarde zijn tegen grootere? Gewoonlijk maken de tegenstanders er zich van af met het vroeger genoemde gezegde: „Wat kan een schip van 7000 ton uitvoeren tegen een van 18000? niets! het wordt onmiddellijk vernield" en daarmede uit; dat is gemakkelijk gezegd maar geen bewijs. Natuurlijk stel ik ook grenzen en zal ik niet beweren dat een jongetje met een stok tegenover een man met een revolver veel kans op winnen heeft, maar wel dat 4 man ieder met een revolver wat kunnen uitvoeren tegen 6 ieder met twee revolvers en zeker het noodige ontzag zullen inboezemem. Zoo moeten de kleinere pantserschepen ook die

ook niet meer over onafhankelijkheid, vaderlandsliefde en vrijheid te praten, dan heeft men zich bij voorbaat overgegeven en kan afwachten tot wie ook de wet komt voorschrijven, en dan zal het misschien blijken dat de geldelijke offers die men geweigerd heeft voor bovengenoemde doeleinden, in grootere mate door den nieuwen meester voor zijn eigen zak zullen geëischt worden.

III.

Hoewel hier de bedoeling niet is met een programma of vlootorganisatie voor den dag te komen is het natuurlijk toch noodig aan te duiden dat hetgeen door mij verlangd wordt, mogelijk is. Ik reken dan dat een vloot van 12 tot 14 pantserschepen van 7000 ton met de noodige destroyers zeker niet zal gaan boven de draagkracht der natie — waarbij ik ook zeker reken op steun van Indië — wanneer men nagaat dat door den tegenwoordigen minister, behoorende tot een bezuinigingsministerie een vlootplan wordt voorgesteld van 4 pantserschepen van 7000 ton, 8 van 5000 ton benevens destroyers, torpedobooten en kanonneerbooten; waarbij ik nog in aanmerking neem dat het hoog noodig zou zijn evenals de luitenant ter zee R. dit voorstelt, duchtig het snoeimes te zetten in de uit opleidingen, beproevingen, directiën en andere zijtakken bestaande marine van heden.

Wat wij nu bij ons materieel noodig hebben is „fitness to win". Bezitten wij die? Ik meen daarbij niet geschikte officieren en matrozen; „fitness to win" slaat in algemeenen zin op de geheele natie en omvat zoowel kennis als wil, moed, opoffering, zelfvertrouwen, geloof in de overwinning enz. Ik zal daarover hier niet uitweiden; alleen d a t is zeker, dat principes als „wij kunnen toch niet", „wij verliezen toch" en dergelijke zeker geen „fitness to win" verraden, alles reeds voor $^{9}/_{10}$ doen verliezen en klein laten blijven in alles waarin men klein kan zijn.

Waartoe zal nu die vloot dienen en hoe zal zij aangewend worden? Ik zal mij alleen tot algemeene trekken bepalen. In vredestijd zal een dergelijk eskader tevens voor opleiding en oefening dienende, uitmuntende diensten bewijzen voor vlagvertoon — wordt daar niet voortdurend door onze consuls in het buitenland op aangedrongen, zouden al die autoriteiten zich vergissen als zij meenen dat dat voor ons van groot belang is; ons terugtrekken en het ons zelfs steeds toekennen van bescheiden plaatsjes is ons zelf verkleinen, staat lijnrecht tegenover reclame, maakt dat men ons nog veel meer als niets beschouwt, schaadt handelsbelangen, doodt 't initiatief van wie als Nederlander vooruit wil, is het einde. Verder moet het eskader dienen om ons bij internationale vraagstukken waarbij wij belang hebben, in staat te stellen onze stem te doen gelden; ook hierbij geldt dat onze eigen bescheidenheid ons bij de kleinste staatjes tot quantité négligeable maakt; om klem te

mij voorgesteld, mogelijk zijn de ambitie en lust bij het geheele personeel op te wekken en te behouden, de promotie zal een goed geregeld verloop kunnen hebben, er zouden een drietal varende vlagofficieren zijn, overal wedstrijd, emulatie en prikkeling om uit te munten, lof voor de goeden, critiek voor de slechten. Over dit onderwerp sprekende wil ik toch ook even iets aanhalen dat men bij ernstige besprekingen misschien zou weglaten en dat daarvoor toch in aanmerking komt door de ernstige gevolgen die het hebben kan. Zou namelijk het genoegen — pleizier — dat men aan boord kan hebben niet de bestudeering waard zijn, vooral daar waar in ons vak zooveel misère en misèretjes voorkomen; het is toch van directen invloed op humeur, ambitie, ijver, lust in den dienst enz. en daardoor ook direct van invloed op de mogelijkheid om goed personeel voor de marine te krijgen. In negatieven zin durft men het wel aan te halen, daar waar men den slechten invloed bespreekt van Atjehsche blokkades, vervelende zeeplaatsen of tropische klimaten; gerust kan men echter ook als even noodig beweren dat niet alleen vermindering van het slechte moet geschieden, maar ook voor aangename lichtpunten moet gezorgd worden. Bij vlagvertoon is de komst van de vlag alleen niet voldoende, men moet zich doen apprecieeren; eveneens moet het marinepersoneel daarin compensatie vinden voor zijn dikwijls onaangename taak. Dit kan nu ook alleen met schepen of zou de luitenant ter zee R. ook feesten op zijn destroyers willen geven?

„De Nieuwe Courant" van 10 Februari 1907.

IV.

Laat ik nu eens nagaan in hoeverre de door den luitenant ter zee R. voorgestelde vloot van destroyers volgens mijn bescheiden meening niet aan haar taak voldoet.

Eerst moet ik echter opkomen tegen den achterwaartschen stap om alleen te willen eischen, dat wij onze neutraliteit kunnen verdedigen. Recht duidelijk is het mij trouwens niet. Op schending der neutraliteit volgt oorlog, vrees daarvoor kan alleen schending voorkomen en hoe wil men vrees hebben, wanneer een oorlog niet gevoerd kan worden. Het komt er eigenlijk op neer dat de luitenant ter zee R. eenige moeilijkheden opwerpt, die een schending lastig kunnen maken, en nu zal het er maar van afhangen in hoeverre die moeilijkheden aanwezig zijn of door den vijand geteld worden; in dezelfde verhouding zal onze neutraliteit gewaarborgd zijn.

Een enkel voorbeeld zij aangehaald. Een vijandelijk oorlogsschip in den Spaansch-Amerikaanschen oorlog heeft behoeften noodig en ontziet zich niet bijv. in den Atlantischen Oceaan Nederlandsche schepen aan te houden en te berooven. Waar blijven de onderzeebooten en destroyers van den luitenant ter zee R.? Oorlog zullen wij niet verklaren, de twee vijandelijke

schikt, wel te verstaan ambitie in alle rangen en standen. Alleen de jongere officieren zullen eerder bevrediging vinden, doordat zij misschien vroeger dan nu met met een commando zullen worden belast, om die bevrediging spoedig te verliezen, zoodra „de aardigheid er af is". Voor de hoogere en lagere rangen kan de vloot van den luitenant ter zee R. niets aanlokkelijks aanbieden.

Om klem te zetten bij onze vertoogen — in gevallen van geschil — tegen kleine naties, is zij niet bruikbaar, trouwens in het algemeen niet, daar wij geen schepen als tegenstander hebben; want dreigen met beschieting of aan den wal zenden eener landingsdivisie kan zij niet.

Voor het beletten van een schending der neutraliteit, tenzij die bestaat in het forceeren door een vloot van een onzer havens of vaarwaters, die reeds door onze destroyers bezet is, is zij van geen waarde, zooals daareven reeds betoogd werd bij het voorbeeld van het nemen onzer handelsschepen; terwijl zelfs in het geval door den luitenant ter zee R. aangehaald nog veel kans bestaat, dat zij niet veel waarde zal hebben, òf door weersgesteldheid òf door de aanwezigheid van vijandelijke kruisers.

Daar de luitenant ter zee R. zelf zegt, dat zijn vloot niet voor oorlogstijd dient, zal 'k daar niet verder over uitweiden.

Wat de onderzeebooten betreft, die in het stelsel van den luitenant ter zee R. voorkomen, wil ik er op wijzen, dat daaromtrent in elk opzicht bij ons nog zoo weinig ondervinding is opgedaan dat het onmogelijk is in de verste verte zich voor te stellen wat daarmede bereikt kan worden. De praktijk tot nog toe beantwoordde nooit aan de theoretische verwachtingen en zeer zeker kunnen wij wat ons betreft wel verwachten dat de beperking der bruikbare grootte door onze vaarwaters een onoverkomelijke hinderpaal zal zijn om het ideaal te bereiken. Toen de automobiele torpedo's werden uitgevonden, was men direct gereed te zeggen, dat nu alle pantserschepen wel afgeschaft konden worden, en zoo gaat het met alle nieuwe uitvindingen. Gewoonlijk komt alles op zijn plaats en hebben die torpedo's na jarenlange praktijk het ontstaan van „Dreadnoughts" niet verhinderd, en zoo zal aan de onderzeeboot mettertijd ook wel een rol aangewezen worden, maar zeker een meer bescheidene dan de luitenant ter zee R. zich voorstelt. Nadeelen van slecht richten, geringe vaart en betrekkelijk klein veld van actie doen dit zeker vooruit verwachten.

De aanschaffing der onderzeebooten in Engeland en Frankrijk is nog geen bewijs voor haar deugdelijkheid, zooals de luitenant ter zee R. beweert, daar komen voor die mogendheden zooveel andere reden bij. 1o. is het de weg om ondervinding op te doen en in die richting vooruit te komen; 2o. het moreel effect, dat bijvoorbeeld Engeland met tegenzin dwong er aan te schaffen toen Frankrijk op dien weg doorging, al was het alleen maar om te weten wat men als vijand ervan te verwachten had; 3o. dat zij in het geheele maritieme stelsel van Engeland

en Frankrijk misschien passen als kustverdediging is nog geen reden dat zij bij ons zonder pantservloot enz. ook thuis behooren.

Tegenover mijn bewering omtrent de onzeewaardigheid der destroyers zal misschien de luitenant ter zee R. opwerpen, dat hij geen kleine destroyers meent, maar de grootste soort en desnoods grooter. Wij komen dan vanzelf op torpedo-kruisers, gepantserde kruisers, pantserschepen, torpedobooten en zoo het kringetje rond.

Nu komt een bizonder zwak punt in de vloot van den luitenant ter zee R., wanneer hij ook lichte vaartuigen bewapend met licht geschut noodig acht. Dat is zeker nutteloos geld verspillen. Onmiddellijk worden zij een prooi van iederen vijandelijken kruiser, ja de door den luitenant ter zee R. aangehaalde zouden zelfs zoowel tegen de Japansche als Russische hulpkruisers bizonder weinig te zeggen hebben gehad. Dit durf ik beweren, niettegenstaande mijn theorie van kleinere tegenover grootere schepen, omdat men hier te doen heeft met schepen, die niet tegen elkaar in gevecht kunnen komen, daar zij minder zwaar geschut, minder snelheid en minder bescherming hebben. Volgens den luitenant ter zee R. moeten zij onze destroyers verdedigen. Tegen wie? Tegen de vijanden der destroyers; dit zijn de vijandelijke kruisers en hulpkruisers. Kunnen zij dat? Neen, per sé niet. Verder moeten zij de vijandelijke destroyers, die onze havens blokkeeren, terugdrijven; maar aangezien de vijand wel niet een vloot zal bezitten als door den luitenant ter zee R. voor ons bestemd, zal hij bij zijn destroyers ook wel eenige kruisers voegen en kunnen onze lichte vaartuigen wel binnen blijven.

V.

Waar nu de luitenant ter zee R. zijn vloot gaat aanwenden, zegt hij o. a.:

„Hadden ook de snelste kruisers van den vijand hun destroyers gevolgd, dan stond zijn zaak nog zwakker: wij zouden eenvoudig „reculer pour mieux sauter" en daarmede de vijandelijke vloot uit haar verband halen en belangrijk ophouden."

Waarom? De kruiserdivisies zijn niet gebonden aan de pantserdivisies en de geschiedenis logenstraft geheel zijn bewering. Tegen den Russischen kruiser „Nowik" hadden de Japansche destroyers niet veel in te brengen.

Wanneer de luitenant ter zee R. met elk onzer destroyers ook een van den vijand naar den kelder doet gaan, kan ik mij volkomen met zijn enthousiasme vereenigen, maar wil die dan ook bij mijn vloot toegepast zien. Daar dit echter slechts veronderstellingen zijn, zal ik daar niet verder op ingaan.

Wat de koude betreft, die door den luitenant ter zee R. als reden wordt opgegeven van de vele mislukte torpedoaanvallen van Japan, kan ik daar voor een groot deel mede instemmen, doch dat is niet de eenige voorname reden, ook zee en wind deden het hunne daartoe en die hebben wij toch in onzen

Archipel ook genoeg, terwijl voor de vloot in Nederland de Noorzee toch zeker ook koude genoeg kan opleveren.

En bedenkt men het geval van de „Sewastopol", één enkel beschadigd ten anker liggend sehip, waarvoor de Japanners eenige dagen en 150 torpedo's noodig hadden om het tot zinken te brengen, dan geeft dit toch minstens zwaar te denken omtrent de machtige uitwerking van de vloot destroyers van den luitenant ter zee R. op een goed geordende krachtige vloot.

Een groot voorstander van destroyers, de luitenant ter zee 1e kl. H. E. baron VAN ASBECK, erkent zelf de betrekkelijk geringe resultaten door de Japansche destroyers behaald en de luitenant ter zee R. steunt toch zijn geheele betoog op de groote waarde dier vaartuigen.

Zeker zijn zij noodig, maar op hun plaats in verband met een vloot en niet alleen, evenmin als enkel geschut.

Dat onze pantservloot ineens vernietigd moet worden en de destroyers er betrekkelijk goed moeten afkomen is wel wat partijdig gezegd, kan moeilijk bewezen worden en wordt door alle gevoerde gevechten gelogenstraft. Maar al worden de destroyers niet in een slag vernietigd, dan geloof ik toch, dat zij, spoedig voor een vijandelijke vloot een quantité négligeable zullen worden inplaats van tot den laatsten toe een invloed te blijven uitoefenen als door den luitenant ter zee R. voorgesteld.

VI.

Tenslotte eenige opmerkingen omtrent de door den luitenant ter zee R. geuite meeningen.

Zijn grondidée is niet nieuw en werd jaren geleden door de „jeune école" in Frankrijk ook verdedigd; evenals bij alle uitersten werd echter ook daar ingezien, dat men er niet mede kon volstaan en kwam men wijselijk op den middenweg terug.

Wat de onderzeesche mijnen betreft; die moeten wij zeker hebben voor onze defensie in Indië en hier, zij behooren echter zoowel in mijn stelsel als in dat van den luitenant ter zee R. en kunnen niet anders beschouwd worden dan als een goed hulpmiddel bij verdediging; bij de handhaving der neutraliteit onder andere komen zij evenmin als in vredestijd te pas, terwijl in beide gevallen voor Nederland een marinevloot noodzakelijk is. Dat zij echter geheel bij de marine behooren en niet bij de landmacht, is, dunkt mij niet eens noodig te betoogen.

Met hetgeen de luitenant ter zee R. omtrent de kustverdediging zegt, ben ik het helaas eens, helaas ten eerste omdat die slecht is, ten tweede omdat die mijns inziens ook onder maritieme directie behoort te zijn. Dit opent weer meer baantjes aan den wal voor zeeofficieren en hoe noodig sommige ook zijn, mijn innige overtuiging gebaseerd op mijn ondervinding is, dat die slechten invloed uitoefenen op den zeeofficier als zoodanig. De goede, noodige eigenschappen daarvoor zijn niet alleen uitsluitend aan boord te verkrijgen, maar ook uitsluitend daar te onderhouden. Te zamen met de eeuwigdurende overplaatsingen

zijn die baantjes aan den wal mijns inziens een kanker, die aan onze tegenwoordige marine knaagt. De betrekking is nu eenmaal een bizondere en gaat bijv. slecht samen met gehuwd zijn en belangen aan den wal. Ik kom hiermede echter op een terrein buiten de bedoeling van dit stuk gelegen en zal daar dan ook verder over zwijgen.

Voorts kan ik mij begrijpen, dat de luitenant ter zee R. enthousiast wordt bij de gedachte aan zijn in de perfectie ingericht stelsel, wanneer hij daarbij den treurigen tegenwoordigen toestand vergelijkt; dat zou hij echter ook worden bij een deugdelijke kleine marine, zooals ik mij die voorstel, en zelfs misschien nog meer; daarin toch is plaats voor ambitie bij jong en oud, in hoogere en lagere rangen, daarin kunnen menschen bevrediging vinden, die zeeofficier zijn voor hun vak en niet voor hun broodje.

Alvorens te eindigen, wil ik er nog op wijzen, dat het doel van mijn schrijven alleen was op te komen tegen de door den luitenant ter zee R. aangegeven organisatie. Ik wil dan ook uitdrukkelijk verklaren, dat het mij ten zeerste spijt ook niet de vele punten te kunnen releveeren, waarmede ik het volkomen met hem eens ben. Overigens breng ik hem hulde voor den frisschen geest, die zijn studie kenmerkt en het enthousiasme voor onze marine, dat hem bezielt.

Welke echter ook de opinies over de organisatie onzer marine mogen zijn, dat zal zeker ieder zeeofficier met mij eens zijn, dat zij nu niet deugt en ons zeker geen waar voor ons geld geeft of onze belangen afdoende beschermt. Daarom ook zeker niet doorgegaan op den ouden weg. Komt er eenmaal een plan, dan moet het in den kortst mogelijken tijd worden uitgevoerd; behalve dat men niet weten kan wat de dag van morgen brengen zal, zal geen enkel plan waarde hebben, wanneer het in een zoo lang tijdsverloop wordt uitgevoerd, dat de eerste bestanddeelen verouderd of versleten zijn wanneer de laatste gereed komen. Het geldt hier niet het personeel van de zeemacht zelf, maar de geheele natie; mocht die in dit opzicht haar eigen belang eens beter gaan inzien, van marinezijde worden daartoe reeds pogingen aangewend door de oprichting der vereeniging „Onze Vloot". De resultaten, die daarmede te behalen zijn bij een volk, dat is „fit to win", zien wij in Duitschland. Of zouden wij geen „fitness to win" meer bezitten?

's Gravenhage, F. BAUDUIN,
31 Januari 1907. Kapitein-luitenant ter zee.

„Nieuwe Courant" van 13 Februari 1907.

Onze Marine. — Hooggeachte Redactie. — Zeer getroffen was ik door het slot van de artikelen van den heer RAMBONNET, die onder den titel „Onze Marine" in uw blad werden opgenomen, alsook door het redactioneel gedeelte, dat deze artikelen

vergezelde. Aan beide komt m. i. de verdienste toe, de zeeofficieren erop te wijzen, dat het wellicht in hun macht ligt, om buiten de zeemacht meer eenheid te brengen in de zoo uiteenloopende meeningen over marine-zaken.

Mocht zich een overwegend aantal van onze, derzakekundige, zeeofficieren in een bepaalde richting uitspreken, met hoeveel meer vertrouwen zou dan niet onze Volksvertegenwoordiging gelden toestaan, voor de toch zoo hoog noodige verdediging van Nederland en van de Koloniën aan de zeezijde. Zelfs indien de genoemde zeeofficieren wat hun meening betreft ten deze in twee partijen verdeeld bleken te zijn, dan zou toch met nog meer vertrouwen, dan thans het geval is, de begrooting van Marine gevoteerd kunnen worden. Men zou weten, dat het voorgestelde toch ook krachtig gerugsteund wordt. Want wat is het geval? Nauwelijks heeft een Minister van Marine zijn denkbeelden in een begrooting neergelegd, of een groot aantal pennen zet zich in beweging om in de dagbladen te komen zeggen, dat, wat de Minister wil, nu juist glad verkeerd is. Dit maakt het den volksvertegenwoordiger niet gemakkelijk.

Dat ik thans ook de zaak wilde bespreken, was om een waarschuwend woord te laten hooren, èn tegen een te oppervlakkig opgezet referendum èn tegen het behandelen van dergelijke technische zaken in dagbladartikelen. Het „Handelsblad" van 1 Februari l.l. is mij voor geweest in een deel van hetgeen ik had willen aanvoeren.

Wordt bijvoorbeeld de quaestie „pantserschip" of „torpedoboot", zooals die bedoeld werd door den heer RAMBONNET, opgeworpen, dan dient tot in de uiterste onderdeelen de waarde van beide oorlogswerktuigen voor de Nederlandsche en de Ned.-Indische defensiebelangen te worden nagegaan, alvorens een conclusie te mogen trekken. Uit den aard van de zaak is dit een kost, die de Pers haar lezers niet kan voorzetten. Deze stof behoort tehuis in de militaire tijdschriften.

Dat er toch zooveel marine-artikelen in de dagbladen worden geplaatst, ik zie daarin onder meer redenen ook veelal een terugdeinzen voor de veel zwaardere taak dezelfde grondgedachten voor een vakblad uit te werken. Voor een deskundige geven die dagbladartikelen zelden genoeg, half-deskundigen en leeken brengen ze niet op den goeden weg. Ligt het niet voor de hand, dat het meerendeel van laatstgenoemde lezers waarde zien in en hun bijval verleenen aan de bijdragen van die schrijvers die over een goeden vertrouwenwekkenden stijl beschikken. Zou het zaakrijke wel op den voorgrond treden, zooals dat behoorde? Dergelijke lezers hechten veeleer geloof aan dengene, die een krachtige taal weet neer te schrijven, dan wel aan den uitnemend deskundige, die zijn meening niet pakkend genoeg weet weer te geven. De beraadslagingen der Tweede Kamer geven er de bewijzen van, men noemt die eerstgenoemde soort schrijvers „voor leeken begrijpelijk" en „bekwaam", ja

zullen hun exploitatie zoo weinig economisch doen zijn, dat dit toch ook aan het Rijk veel geld zou kosten.

Voor ons zou de waarde van de uitspraak verhoogd worden, indien we mochten weten *wie* wel bepaalde richtingen voorstonden, anderzijds vermoed ik, dat velen bezwaar zouden hebben om hun meening op te geven, indien die gepubliceerd werd.

Zeer zeker zouden velen er de voorkeur aan geven een lichaam als de Marine-Vereeniging te zien optreden tot het uitlokken van een uitspraak. Aan den anderen kant zou het voor de zuiverheid van de stemming (door geen onwillekeurige provocatie) juist van belang zijn, indien eenig lichaam geheel buiten de marine staande, de stemming wilde opnemen.

Voorgesteld door de „Nieuwe Courant", is het ook om de persoonlijke houding van haar hoofdredacteur dat ik zou wenschen, dat het officierskorps, desgevraagd, niet weigeren zou de gewenschte antwoorden te verstrekken; maar het is mijn uitdrukkelijke meening, dat eraan vooraf dient te gaan *een degelijke bespreking tot in onderdeelen in de vakbladen.*

Dat de Marine ook wel eens een daad, die vertrouwen wekt en een woord van warme belangstelling noodig heeft, ik geef het den heer Rambonnet gaarne toe. Leerzaam is te dien opzichte het door den kapitein Van der Hegge Zijnen geplaatste artikel in de „N. Rott. Ct." Is er reden voor, haar te minachten, omdat ze nooit opgewassen zal kunnen zijn tegen de vloten der groote Mogendheden? Het tot het uiterste trachten een grooteren vijand buiten de grenzen te houden is toch voorwaar een taak, die belangrijk genoeg is. Maar werkelijken krijg nog daargelaten, alom worden toch oorlogsschepen gebruikt om de rechten van den Souvereinen Staat te doen eerbiedigen. Wanneer bijv. na een geschil over Timor, Portugal eens voor onze mailbooten buiten Straat Gibraltar den gewonen weg naar Indië afsloot, of wel Turkije of Griekenland dit deden in de Middellandsche Zee nabij het Suezkanaal, hoe zou men er hier te lande over denken, indien we dan daartegen niets anders konden doen, dan klagen bij de groote Mogendheden? En dat ons die verrassingen bespaard bleven, mag niet tot de gevolgtrekking leiden, dat ze niet zouden kunnen gebeuren. Het bestaan van een marine werkt ten deze preventief.

Waar ik hiervoor over belangstelling sprak, nu nog een enkel woord over de uiting van den heer Van Kol in de Tweede Kamer. Ze heeft me aanvankelijk leed gedaan, bij nader inzien ten onrechte. Dat generaal Van Heutsz indertijd de Marine aan den wal niet naar waarde wist te schatten, dat weten we allen te goed, als beslist onjuist te zijn. Wij kennen bovendien dezelfde soort uitingen van Z. Excellentie ten opzichte van deelen van de landmacht in Ned.-Indië. De heer

Van Kol was echter in een tijd op Atjeh, toen de krijgsbedrijven meerendeels naar de binnenlanden waren verplaatst. Het vermoeden ligt voor de hand, dat de Generaal toen wel gaarne dien marinepost van de Atjeh-begrooting geschrapt wilde zien. Dat het afpatrouilleeren van de binnenlanden beter kan geschieden door een sergeant der marechaussee, dan door een hoofdofficier der marine zal wel niemand bevreemden. Nadat ik te voren uitdrukkelijk heb verklaard, dat ik den grootsten eerbied koester voor het gewicht van de functie van een gouverneur van Atjeh, zal men mij niet ten kwade duiden, dat me in verband met het vorenstaande het woord van de lippen moet, dat ik liever het bevel voer over een vaartuig, bemand met lichtmatrozen, dan over een dergelijk vaartuig bemand met een gelijk aantal gouverneurs van Atjeh.

De uiting van den heer Van Kol is wellicht een van de vele voorbeelden der behandeling van de Marine-begrooting, dat gesproken woorden worden aangehaald en daarbij geplaatst in een geheel ander verband, dan waarin ze thuishooren.

J. Tissot van Patot,

Helder, 8 Februari 1907. Luit. ter zee 1e kl.

De geachte inzender trekt in twijfel — gelijk ook onlangs nog sterker in ons blad door den kapitein-luitenant ter zee Bauduin gedaan werd — of het wel verstandig is technische zaken als waarom het hier gaat, in dagblad-artikelen te behandelen.

Ons antwoord is, dat over de vraag welk stelsel zal gekozen worden, ten slotte beslist moet worden door een vergadering, voor de overgroote meerderheid bestaande uit niet-deskundigen: de Staten-Generaal. Nu zou het natuurlijk zeer wenschelijk zijn indien deze niet-deskundigen allen licht gingen zoeken in de vaktijdschriften, maar wij betwijfelen of zij het daar zullen vinden. Bleek echter iets van een publieke meening, aangaande onze maritieme verdediging, dan zouden zij daaraan een zeker houvast verkrijgen, dat zij thans ten eenenmale missen. En hoe zou zulk een publieke meening beter gevestigd kunnen worden dan doordat de actieve marine zich wendde tot het publiek? Uiteraard zullen de marine-officieren die dit doen, daartoe een voor het publiek bevattelijken vorm moeten kiezen; anders wordt het doel niet bereikt. Zij zullen hun onderwerp niet als een uitsluitend technische zaak moeten behandelen of beschouwen, wat zij trouwens ook niet is. Waar de grens ligt, zullen zij zelven moeten bepalen.

Wil nu de inzender een louter technische bespreking in de vakbladen laten voorafgaan, dan moeten wij toch vragen of die niet reeds voor een groot deel heeft plaats gehad en zoo neen, hoe lang het dan nog duren moet, voor de resultaten daarvan

zullen doordringen tot het niet-deskundige, maar niettemin zeer belanghebbende (schoon tot heden veel te weinig belangstellende) publiek. En daarom zouden wij liever wenschen dat het plan van een referendum, als door ons aangegeven, zonder verwijl kon worden uitgevoerd.

De inzender noemt de Marine-Vereeniging als misschien meer geschikt tot uitvoering van zulk een plan dan een dagblad en wijst op de moeilijkheid van het formuleeren van vragen en het bekend maken van den uitslag. Dat alles hebben ook wij gevoeld, en daarom juist hebben wij het plan maar geopperd, zonder dadelijk onzerzijds stappen tot uitvoering te doen. De vraag die wij nu echter meenen te mogen stellen, is:

Wil de Marine-Vereeniging het doen?

Wij hopen daarop van den inzender, die bestuurslid van de Marine-Vereeniging is en dus in de beste gelegenheid om de zaak bij dit lichaam aanhangig te maken, een antwoord te bekomen. Is dit bevestigend, dan zal het ons ten zeerste verheugen, omdat de kans op mislukking aldus zeker veel geringer zal zijn dan wanneer wij onzerzijds overgingen tot de uitvoering van het plan. Is het antwoord ontkennend, dan zou de Marine-Vereeniging toch wellicht haar meening kunnen uitspreken over de vraag of het plan van een referendum door haar uitvoerbaar wordt geacht; of zij meent dat het door ons uitgevoerd, eenig resultaat zou kunnen hebben; in welken zin de vragen, met de meeste kans op succes, zouden zijn te formuleeren en op welke wijze de bekendmaking van de uitkomsten het beste geschieden zou.

Mogen wij daartoe de medewerking van den inzender en het Bestuur der Marine-Vereeniging bij dezen inroepen?

Met belangstelling wachten wij het antwoord.

HOOFDRED.

„De Nieuwe Courant” van 16 Februari 1907.

Onze Marine. — (Ingezonden). M. de Red., De overste BAUDUIN heeft tegen het torpedobootsysteem eenige bezwaren te berde gebracht, waarmede wij het, althans gedeeltelijk, eens kunnen zijn. Doch wat de hoofdzaak betreft, kunnen wij ons niet gewonnen geven. Die hoofdzaak is het antwoord op de vraag: hoe kunnen wij ons, gelet op onze financieele middelen, ter zee zoo krachtig mogelijk maken?

Op een voor een geschutstrijd ingerichte vloot moet men een redelijk aantal zware stukken kunnen stellen tegenover die van den te verwachten vijand. Wanneer het 2 tegen 1 gaat, is het mogelijk, dat onze „fitness to win” alles goed kan maken, al mag het dan ook zeer gewaagd heeten, die eigenschap wel bij ons, doch niet bij onzen tegenstander te veronderstellen. Maar staat het eenmaal 5 of meer tegen 1, dan moet men al een groot optimist zijn, om nog hoopvol den strijd tegemoet te zien. En dit geldt nu alleen nog maar voor het geschut. Dat bij de

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der Ned. schepen.

Hr. Ms. „**Koningin Regentes**" vertrok 30 Januari van Algiers, kwam den 7den te Nieuwediep aan, en werd den 26sten buiten dienst gesteld.

Hr. Ms. „**Nautilus**" arriveerde 1 Februari te P. Delgada, vertrok weder den 16den en kwam 8 Maart te Hellevoetsluis binnen.

Hr. Ms. „**Gelderland**" werd 25 Febr. in dienst gesteld.

H. Ms. „**Neptunus**" kwam 22 Febr. in dienst.

Personeel.

Frankrijk.

Over de opleiding van de kommandanten der onderzeebooten en de duur der plaatsing daar aan boord, is onlangs het volgende vastgesteld.

Het kommando der kommandanten duurt 1½ jaar, dat der eerste officieren 1 jaar. Voor dit kommando kunnen zoo mogelijk alle luitenants ter zee 2e kl. aangewezen worden. De aflossing der kommandanten moet zoo geregeld worden, dat zoo mogelijk meerdere tegelijk kunnen worden afgelost, opdat de nieuw ingevoerde tweemaandelijksche opleiding te Cherbourg en Toulon door vele officieren kan worden meegemaakt. Een maand vóór de overname van 't bevel wordt de aflosser op de boot geplaatst om de bijzondere inrichting daarvan te leeren kennen, daar de daarvóór doorgeloopen kursus slechts het onderzeebootwezen in het algemeen behandelt. De kursus staat onder leiding van den kommandant van het onderzeebootstation.

(„Marine-Rundschau").

Organisatie.

De reorganisatie van het Fransche Marine Ingenieurkorps en het Machinekamerpersoneel.

Door de met 1 Januari 1907 in werking getreden organisatie van het Machinekamerpersoneel zal het volgende worden bereikt:

Grootere beroepsbekwaamheid en vermindering van personeel, dat niet voor verdere opleiding op de schepen zal worden ingescheept, waardoor tegelijkertijd de veelvuldige verwisseling wordt vermeden.

Vorming van een kern van onderofficieren en dekofficieren

worden herhaald; wordt dit niet toegestaan, dan worden de leerlingen in hun rang overgevoerd bij de lagere loopbaan; die, welke 't 2e examen (tot ingenieur) niet met succes hebben afgelegd, worden eveneens in hun rang overgevoerd maar zij kunnen aanspraak maken op het hoogere Machinisten-diploma. Dit kunnen ze ook krijgen als ze het daarop betrekking hebbende examen voor toelating tot de ingenieur-klasse met goed gevolg afleggen, waarop zij volgens de voorschriften op de bevordering tot Machinist en Hoofdmachinist kunnen worden bevorderd. Een vijfde der opengestelde plaatsen kan worden vervuld door geschikte Hoofdmachinisten, die dan onmiddellijk tot het Ingenieurs-examen worden toegelaten en na aan de bepalingen voor de zeedagen te hebben voldaan, tot Marine-Ingenieur kunnen worden bevorderd.

2e De Machinematrozen, zooals ze nu zullen worden genoemd, worden nu aangevuld uit de dienstplichtigen van het Machinekamerpersoneel der Koopvaardij en uit vrijwillige monteurs, draaiers, smeden, metaalarbeiders enz, die met goed gevolg een practische proef afleggen en kunnen lezen, schrijven en een weinig rekenen, onder voorbehoud van een nog af te leggen naproef op een oorlogswerf. De aangestelden worden naar hunne bekwaamheid tot Machinematroos 1e of 2e klasse benoemd en voor een half jaar op de Machinistenschool in Toulon of Brest geplaatst; een gedeelte wordt, nog een maand onderricht ontvangen te hebben, aan boord geplaatst en na twee jaar varens en met goed gevolg afleggen van een examen tot hooger graad bevorderd. De overigen, d.w.z. de uitgezochten, blijven nog de 5 overige maanden op de school en krijgen na geslaagd eindexamen het „brevet élémentaire" van Machinist. Na 9 maanden varens kunnen ze zonder verder examen weer promotie maken. Verder worden de Machinematrozen aangevuld uit de leerlingen van de Machinistleerlingenschool in Lorient die hun examen met goed gevolg hebben afgelegd. Op die school worden jongens, die zich voor lateren vrijwilligen dienst verbinden, van af hun 16e jaar in 6 handwerken geoefend; zij hebben de rang van lichtmatroos. Voor de bevordering tot „second-maitres mécaniciens" is, behalve een jaar varen, het afleggen van eon examen verplichtend; voor 't maken van promotie tot Machinist en Hoofdmachinist is behalve 1 jaar varen het verkrijgen van het hoogere machinistenbrevet noodig, dat na het bezoeken van de school gedurende 1 jaar door het eind-eindexamen wordt verkregen.

3e De „chauffeurs graisseurs" worden aangevuld uit de niet geslaagde Machinematrozen, de dienstplichtigen en vrijwilligers. Zij worden te werk gesteld in de stookplaatsen en de machinekamers en zullen daar een gedeelte van 't personeel vervangen, zij worden voorloopig op reserveschepen en later op varende schepen verder geoefend. Zij kunnen niet verder

zijn overwinningen te danken, dit voorbeeld verdient navolging. Wanneer op den dag, dat de oorlog uitbreekt, de benoodigde werklieden van particuliere firma's veranderd worden in werklieden van den staat en het aantal werklieden van de werven verminderd wordt, zal dat een aanzienlijke jaarlijksche besparing geven en men tevens in staat zijn in alle gebeurlijkheden van den oorlog te voorzien. („Journal R. U. S. J.").

Artillerie.

Engeland.

Het opgegeven slagschip „Montagu" zal voor schijfschietoefeningen benut worden en het eerst hiertoe de „Africa" aangewezen zijn, als zijnde bewapend met het nieuwste geschut.

(„Schiff bau").

Proeven schijnen met succes genomen te zijn met pantserprojectielen zonder kap, doch met een bekervormig voorvlak. ('t Zijn dus dergelijke proeven als jaren geleden door KRUPP genomen zijn tegen koepels en hellende pantsers. Red.)

(„Schiffbau").

Frankrijk.

Bij de begrooting van marine heeft de Minister ter verdediging van de bestreden bewapening en bruikbaarheid van het zware geschut der nieuwe slagschepen een overzicht gegeven van de voorgestelde bewapening in verband met de Engelsche en Duitsche slagschepen, type „Dreadnought" en „Ersatz Sachsen", waaraan 't volgende uit „Le Yacht" en „Intern. Revue ü. d. G. A. u. F." ontleend is.

Frankrijk heeft zich niet bepaald tot de oudere modellen van de kanonnen van 30.5 cM. en 24 cM. 1893 – 1896, doch nam bij de 30.5 cM. het model 1906 aan. (Het vorige jaar rapporteerde de Minister, dat na 1902 het geschut gewijzigd werd voor gebruik van zwaarder projectielen en dat einde 1904 één proefkanon van 24 cM. gereed was. Van een model 1906 werd in de vaktijdschriften nog niet gesproken. Red.)

Bij het oud model van het kanon v. 24 cM. was het projectielgewicht 170 K.G. en de $V_0 = 830$ M./sec., terwijl het nieuw model berekend is voor 220 K.G. en 875 M./sec. Bij het kanon van 30.5 cM. zijn deze getallen voor 't oud model 338 K.G. met 830 M./sec. aanvangssnelheid[1]) en bij 't nieuw model 440 K.G. met $V_0 = 875$ M./sec.

Ook zijn de toreninrichtingen dank zij de bemoeiingen eener technische commissie uitstekend. Ieder kanon heeft kijkerrichtmiddelen, welke op 't doel blijvend ingesteld kunnen worden gehouden, terwijl het laden onder alle vluchthoeken mogelijk is.

---

1) WEYER's Taschenbuch geeft 815 M./sec.

Van de vijf aan elke zijde opgestelde artillerietelegrafen gaven twee van elk steeds de uit de meetstations (een vooruit en een achteruit met BARR & STROUD instrument) geseinde afstanden aan. Een aan elke zijde diende voor het voor haar boordzijde overseinen van de vuursoort, terwijl de beide andere van 't vijftal afstandtelegrafen waren voor de voorste en achterste sectie. De meetstations waren torentjes door kooien bovendien inwendig beschermd.

De tijdens het gevecht geseinde afstanden uit de meetstations gaven vaak belangrijke verschillen (op 7000 à 8000 M. is zelfs een verschil geweest van 1000 M.) zoodat de officier der artillerie op de gemiddelde afstand eerst eenige schoten ter inschieting liet doen. Door 't waarnemen der aanslagen met den sterioscopischen kijker werd de correctie voor afstand alsmede voor zijdelingsche afwijking geschat en meerdere salvo's gelost door ongeveer zes vuurmonden met verbeterde opgaven.

Deze wijze van handelen zoo noodig nu en dan herhaald gaf eene benadering der schietelementen, welke met de telegrafen uit den commandotoren naar de stukken werden overgeseind. Gaf 't voortdurend observeeren der schoten afwijkingen aan van eenig belang, dan werd het vuur gestaakt en weer opnieuw ingeschoten.

Torpedo's.

Amerika.

Op de „Vesuvius" wordt eene onderwaterlanceerinrichting beproefd van 53 cM. diam., daar men voornemens is alle nieuwe slagschepen en pantserkruisers met zulke lanceerinrichtingen uit te rusten.

Schout-bij-nacht N. E. MASON is de meening toegedaan, dat de marine door moet gaan met het aanschaffen van 2 torpedotypen, n.l. een van 18 inch met groote snelheid en werkingssfeer van 2000 yards, en een van 21 inch met kleiner snelheid en werkingssfeer van 3500 yards, deze laatste voor bewapening der slagschepen. Deze vuren en bestrijden elkaar op groote afstanden en kunnen beter elkaars vaart en koers in het gevecht schatten, dan de torpedobooten, die op korte afstanden lanceeren en door betere gegevens van den vijand wordt het nadeel van geringer torpedosnelheid verminderd. („Army and Navy Journal").

Engeland.

Bij de Minotaur-klasse te beginnen worden alle schepen met torpedonetten ter bescherming uitgerust.

In het buitenland is op dit punt ook veel vooruitgang „Men is er nu zoover als 4 jaar geleden in Engeland.” De Engelsche marine nam turbines aan voor groote schepen. De eerste, de „Dreadnought” (23000 I.P.K.), bleek tot heden een succes. De Amerikaansche zeemacht twijfelt nog tusschen de CURTIS- en de PARSONS-turbine.

De Duitsche zeemacht is nog in het tijdperk van proeven nemen. De Fransche en de Russische marines hebben besloten turbines toe te passen in de nieuwe strijders. De Italiaansche en de Japansche Marines zijn ook in die richting werkzaam. PARSONS zelf zegt: hoe grooter turbine, hoe meer voordeel. Voor cargobooten met matige snelheid ziet hij er geen voordeel in, tenzij als complement van de zuigermachine, waaruit de afgewerkte stoom nog in de turbine benut wordt. Voor schepen van meer dan 5000 I.P.K. en meer dan 16 mijl snelheid acht hij turbines aan te bevelen.

Soorten van machines. Uit de verschillende opgaven van de machinefabrikanten, omtrent de typen van scheepsmachines blijkt, dat behalve de enkele turbines, verre het meerendeel triple-expansiemachines waren. Slechts enkele compoundmachines worden in de lijsten aangetroffen.

Tweeling-schroefschepen. De groote mailbooten van de belangrijke stoomvaartlijnen hebben alle twee schroeven, enkele turbineschepen zelfs drie. Aan het voordeel, dat met een defect aan één machine toch nog op de andere kan worden vertrouwd, kan niet licht te veel waarde worden gehecht. Thans zijn er in het geheel niet minder dan 1626 booten in de vaart met 2 of meer schroeven, gezamentlijk metende 4½ millioen ton ongerekend de oorlogsschepen.

Onderzeesche booten.

Engeland.

De nieuwe o.z.booten zijn ontworpen door de maatschappij VICKERS. Hun deplacement bedraagt 313 ton, de lengte 41 M., de breedte 4.1 M., de snelheid aan de oppervlakte 15 à 16 mijl. De volgende booten worden waarschijnlijk grooter.

(„Le Yacht”).

Oostenrijk.

Twee LAKE-booten worden aangebouwd.

Rusland.

Drie groote o.z.booten zijn op 't oogenblik te Baltimore in aanbouw. Zij zullen een snelheid van 22 mijl aan de oppervlakte moeten verkrijgen bij 1600 I.P.K. Deze vaartuigen worden 30.6 M. lang. Zij krijgen twee 4-cyl. benzinemotoren (cylinderdiameter 30.5 cM, slag 35.5 cM.).

(„Le Yacht).

Aanbouw.

Amerika.

Voor den bouw van een nieuw slagschip is uit vier plannen het volgende gekozen door het bureau van scheepsbouw:

Kolenberging 1016 ton normaal en 2340 ton maximum. Volledige pantsergordel hoog 2.4 M., dik 27.8 cM. Bewapening: 10 à 30.5 cM., 14 à 12.7 cM., benevens 4 à 4.7 cM. als saluutbatterij, 3 à 7.6 cM. als landingsgeschut, 2 machine-geweren 7.5 mM. en 2 o.w. lanceerinrichtingen. Het breedezij vuur zal 25% grooter zijn dan van eenig bestaand schip. Waterverplaatsing 21500 ton. Het congres zal over het plan nader beslissen.

Duitschland.

Behalve de schepen opgenoemd in de 5de aflevering, (Dec. 1906), staan nog op stapel:

De mijnleggers „Nautilus" en „B", het opnemingsschip „Möve", de onderzeeboot „U_1" en de torpedobooten „S. 138" tot „S. 149".

In April 1907 komen hier nog bij:

De pantserschepen Ersatz „Württemberg" en Ersatz „Baden". De turbine pantserkruiser „F". De kleine kruisers Ersatz „Greif" en Ersatz „Jagd", 10 torpedobooten.

Alles te zamen zijn er dan 45 schepen in aanbouw op 10 werven.

Frankrijk.

De plannen van de „Mirabeau", een der zes nieuwe slagschepen, die te Lorient gebouwd zal worden, zijn een weinig veranderd, daar de zuigermachines vervangen zullen worden door PARSON-turbines.

De Minister maakte de plannen der nieuwe schepen bekend aan de bouwmeesters. De voornaamste gegevens zijn: waterverpl. 18350 ton, lengte 145 M., br. 25.55 M., diepgang 8.44 M., turbine-motoren van 22500 P.K., vier schroeven, kolenvoorraad 2010 ton, wat een afstand van 8130 mijl met 10 mijls vaart beteekent.

De torpedojager „Coutelas" van het type „Stylet" is te water gelaten.

Allerlei.

In aflevering no. 346 van „The Journal of the Royal United Service Institution" van Dec. 1906 komt eene verhandeling voor van den schout-bij-nacht Sir CHARLES CAMPBELL over de orga-van eene moderne oorlogsvloot.

Hoewel de schrijver zich wel wat ver in de toekomst verplaatst denkt o.a. met de wijze van voortbeweging van slag-

schepen door explosie machines en het rekening houden met een aanvaller, welke van uit het luchtruim als een arend zijn prooi beloert, zoo bevat deze verhandeling verscheidene nuttige denkbeelden welke we grootendeels hieronder laten volgen.

Eigenlijk beoogt deze verhandeling de vroegere studies van den schrijver, antwoorden op uitgeschreven prijsvragen. 1872, 1880 en 1887, weder op de hoogte van den tijd te brengen. Waar hij in 1887 voor algeheele afschaffing van het tuig pleitte en van de zeilen als middel tot voortbeweging van het schip, zoo wil hij thans eveneens masten en schoorsteenen doen verdwijnen, zijnde de schoorsteenen even goed kwetsbaar en bij getroffen worden even goed snelheidsverlies kostende, als vroeger met de zeilen het geval was. Door het meer volmaakt worden der motoren, waarbij niet een groot gedeelte der ontwikkelde energie, afkomstig der brandstof door den schoorsteen verdwijnt, maar alle energie gebruikt wordt, kunnen schoorsteenen komen te vervallen.

Masten dienen telescopisch gemaakt te worden en ingeschoven te zijn gedurende het gevecht. De vuurleiding geschiede uit een goed gepantserden toren.

Het opnemen der aanslagen en verbeteren van vuurafstanden geschiede van afzonderlijke schepen, welke zich aan de voor- of achterzijde van de tegenpartij bevinden. Door middel van bol- en driehoekseinen kan de observator het slagschip op de hoogte houden, de eerste dient aan twee luchtballons verbonden te blijven, welke met vlaggenseinen de verbeterde afstanden opgeven.

Geen sloepen worden meegenomen, men strijkt ze te voren en zij worden door de aan het eskader toegevoegde schepen opgepikt; davits dienen geheel neer te kunnen worden geslagen.

De voortbeweging geschiede niet door schroeven, doch door reactiewerktuigen, die water uitwerpen tegen het water in. Voor achteruitstoomen zoo noodig aan het voorschip, voor plotseling wenden kleine machines werkende dwars op de boordrichting.

Terwijl de schrijver in vroegere studies aan de torpedo aan boord van het slagschip een tweede plaats inruimde acht hij dit wapen thans voor een slagschip van geen waarde meer.

De toegevoegde schepen der vloot dienen de slagschepen op zee na het gevecht niet alleen van kolen te voorzien, doch ook de munitie dient op zee aangevuld te worden. Volgens de gedachte van den schrijver behoort een vloot te bestaan uit 12 onderdeelen; 3 onderdeelen vormen te zamen een divisie en 2 divisies een eskader.

Ieder onderdeel moet bestaan uit:

1. als basis een slagschip, (fleetship, line- of battle ship, ship of the line), dit moet de grootste snelheid bezitten en zwaarste artillerie, telescopische seinmasten voor semaphore en draadlooze gemeenschap, netbescherming, een evenredig getal beschermde snelvuurkanonnen en twee ballons-captif.
2. 2 zeebouwende snelle torpedojagers door twee van haar (het

slagschip) officieren gecommandeerd en met personeel uit haar bemanning.
3. 2 zeebouwende onderzeebooten, gelijk bemand en gecommandeerd.
4. 1 snelle verkenner (door turbines gedreven) toegerust met inrichtingen om mijnen te lichten, gecommandeerd en bemand als voren. Kruisende zal zij uitkijk-dienst verrichten en in het gevecht aanslagen opnemen en altijd het moederschip vóórgaan bij het binnengaan van en doortrekken van kanalen.
5. een toegevoegde koopvaarder voor brandstof, munitie, leeftocht enz.

Iedere 3 onderdeelen te zamen gevoegd, als eene divisie behooren voor hare speciale behoeften toegevoegd te hebben:
1. 2 goed ingerichte speciale reserveschepen met brandstof; niet schepen welke zoo maar ergens ingehuurd worden, ieder minstens 6000 ton brandstof inhoudende.
2. een groote koopvaarder met groote snelheid en groot laadvermogen, als algemeen depôt voor munitie en victulatie, meevoerende de inrichting voor versperring, net, afsluitboomen, patronen, projectielen en uitgerust tot het opnemen van zieken en gewonden.
3. een torpedo- en onderzeeboot, depôtschip en telegraafconstructieschip om kabels te leggen en te lichten enz., eveneens gelegenheid gevende voor opname van zieken en met aan boord de geneeskundige staf.

Afzonderlijke sleepbooten, welke schrijver vroeger (1887) noodig achtte, vervallen thans.

Deze scheepsmacht met verkenners, torpedojagers en o.z. booten vormt eene divisie, onder bevel van een schout-bij-nacht of Kolonel-div. Commandant.

Een eskader zou zoo mogelijk uit de dubbele hoeveelheid schepen, als een complete divisie moet bestaan, daaronder
1. 4 schepen met 6000 ton laadvermogen voor brandstof, waarvan 2 ten allen tijde aanwezig bij het eskader.
2. een munitie reserveschip.
3. een groot snelloopend torpedo depôtschip, tevens reserve munitie medevoerend.
4. een groote mailstoomer, als hospitaalschip, voerende overdag het roode kruis en 's nachts een lichtkruis; voorzien van vele sloepen en stoomsloepen om gedurende het gevecht de ernstig verwonden aan boord te nemen en de bemanning over te nemen van in brand geraakte of zinkende schepen.
5. een telegraafschip.
6. een depôtschip voor de niet bij de onderdeelen ingedeelde torpedojagers en o.z. booten, tevens ballonschip met inrichtingen tot vullen van ballons, gascylinders of gasfabricatie en indien we zoover zijn voor de luchtschepen.

Ieder der toegevoegde schepen zou in het gevecht de zorg op zich nemen van de door de slagschepen losgelaten sloepen.

Een vloot bestaat uit 2 eskaders, afzonderlijk dient er nog eene torpedo-flottielje te wezen.

Havenafsluitingen dienen te geschieden met afsluitingen van pontons en boeien, waartusschen staaldraadleiders, welke torpedonetten dragen tegen de onderzeebooten, evenzoo kan deze afsluiting dienen om den vijand in zijne havens op te sluiten.

De gevechtsformatie in linie achter elkaar, doch de beste wijze om den vijand op te zoeken, linie in den breede, met de verkenners vóór, ten einde bericht te geven van 's vijands numerieke sterkte, formatie en koers; toegevoegde schepen 10 mijlen achter.

In de navolgende in het oog te houden grondregels vat de schrijver het succes eener vloot samen.

1. Het op een gegeven plaats samentrekken van meer slagschepen dan de tegenstander er heeft en zorgen voor aanvulling daar ter plaatse.
2. Door stelling nemen en concentreeren van macht het toebrengen van het grootst aantal treffers in den kortsten tijd.
3. Die stelling in te nemen, waar de tegenstander zijn geschut met het minste succes kan gebruiken en men zelf over zoo groot mogelijk aantal stukken kan beschikken.
4. Houdt de hoofdmacht onder alle omstandigheden intact door detacheering zoo noodig van extra slagschepen, gepantserde kruisers, torpedojagers en o.z. booten.
5. Gereedblijven den vijand aan te tasten met de breede zijde over en weer, waarbij een extra macht dan tegen hem de T-formatie kan aannemen; organiseer op de vuurlij-zijde een aanval van torpedobooten en o.z. booten op de zwakke punten. Blijf onderling verband houden.
6. Vul de voorraden aan dadelijk na het gevecht, alle gewonden dienen verscheept te worden, completeer de bemanningen uit de toegevoegde schepen.
7. In 't algemeen maak gebruik van en denk over de laatste uitvindingen tot op 't laatste oogenblik en zorg door oefening dat ge slechts de allereenvoudigste seinen behoeft, welke te voren zijn afgesproken, als eenmaal alle masten zijn neergenomen en het admiraalschip het vuur opent.

Australië.

Aan de volksvertegenwoordiging werd kort geleden het verslag overgelegd van eene speciale commissie over de verschillende gezichtspunten betrekking hebbende op eene verdediging van Australië. Wat de Marine aangaat behelst dit onder meer op strategisch gebied als eerste voorwaarde voor de veiligheid van elk Britsch gebied, dat het meesterschap ter zee behouden blijve, tegen welke combinatie van strijdkrachten ook, welke zich tegen haar richten moge. Het werk der oorlogsvloot is het opzoeken van alle schepen des vijands, waar ze zich ook bevinden, om ze tot een strijd te dwingen of in een haven vast te houden. Ons meesterschap kunnen we slechts door groote

zeeslagen verkrijgen en de maatregelen tot het tijdig en van overal samentrekken der schepen moeten reeds in vredestijd getroffen worden. Vooral moet de aandacht gewijd worden aan de schepen van die nationaliteiten, welke in onze nabijheid zijn en eventueel onze tegenstanders kunnen worden en de bewegingen van mogelijke a.s. vijandelijke schepen indien de toestand gespannen begint te worden ter dege nauwkeurig gevolgd worden. Daarvoor behoeven de voor de verdediging van Australië bestemde kruisers dan ook niet noodwendig in de Australische wateren alle aanwezig te zijn. Voor locale verdediging zorgen vaste verdedigingswerken te Fremantle, Port Adelaide, Port Philipp, Sydney, Newcastle, Brisbane, Thursdayeiland en Hobart, voornamelijk om deze havens geschikt te maken als toevluchtshavens voor de schepen der handelsvloot.

De commissie is het niet eens met het regeeringsplan om voor Australië eene eigen oorlogsmarine te scheppen voor verdediging alleen, n.l. 4 torpedo kruisers à 1300–800 ton, 16 torpedojagers en 4 torp. booten 1 klasse, kostende 46.000.000 Mark. Niettegenstaande dit advies werd tot den bouw van de torp. flottieljes besloten, de eerste 2 jaren 8 torpedojagers en 2 torp. booten 1 kl. in Engeland, de rest op Australische werven, de heele bestelling wordt over 5 jaar verdeeld. („Int. Rev.")

Ongevallen.

3 November had het Amerikaansche slagschip „Virginia" een aanvaring met de „Monroe", een paketboot, welke trachtte het oorlogschip in te halen. Beide schepen kregen eenige averij.

Aan boord van de Fransche aviso „Chamois" had een ketelontploffing plaats. 4 man werden gewond. Begeleid door een sleepboot keerde de „Chamois" naar Toulon terug.

De Fransche onderzeeër „l' Algérien", midden Januari gezonken, terwijl zij naast den kruiser „Dupleix" gemeerd lag, is in het droogdok gebracht. Vermoedelijk geschiedde het ongeluk doordat een uitlaatkraan open bleef staan, terwijl de bemanning op de „Dupleix" overging.

In het arsenaal te Rochefort is brand geweest in een werkplaats, waar onderzeesche booten gebouwd worden. Ofschoon men er vlug bij was, is de schade nog aanzienlijk. Ook een onderzeesche boot, waaraan men bezig is, leed schade.

De Fransche kruiser „Jean Bart" is 12 Februari op een klip gestooten bij de westkust van Afrika, dicht bij kaap Barbas, een eind ten noorden van kaap Blanco. De „Jean Bart" had 10 Februari Las Palmas – op de Canarische eilanden – verlaten en zou een bezoek brengen aan de baai del Galgo, die wordt gevormd door de landtong waar kaap Blanco de punt van vormt. Langs de kust varende in de richting van kaap Blanco is de „Jean Bart" zeker in gevaarlijk vaarwater gekomen. De beman-

malen aanleiding gaf tot ongelukken, bepaalde de admiraliteit, dat op diepten beneden 20 vaam slechts in zeer dringende gevallen gedoken mag worden, en niet langer dan een half uur achter elkaar. Op diepten van 15 vaam mag de duiker een uur onder water blijven.

De derde „Dreadnought" is gedoopt „Superb" en toegewezen aan de firma ARMSTRONG, WITHWORTH EN Co. te Elswick. Zij zal vermoedelijk in 21 maanden gebouwd worden. De firma ARMSTRONG heeft een helling gereed waarop schepen van 212 Meter lengte en 30000 ton gebouwd kunnen worden.

Het groote pantserschip ,Dreadnought" is te Port of Spain (Trinidad) aangekomen. Het heeft den afstand van Gibraltar (3430 mijlen) in tien dagen afgelegd en 14.5 mijl in het uur geloopen.

Volgens ministerieele resolutie is de Fransche zeemijl op eene officieelé lengte van 1850 Meter gebracht, tegenover de Engelsche maat 1854 M. De gebruikelijke maat in Frankrijk was 1852 M.

(„Schiffbau"),

Voor adelborst bij de Japansche marine gaven zich op 2981 aspiranten. Na de keuring bleven er 1300 over, terwijl het voorloopig examen dit aantal tot 180 terugbracht.

In de Duitsche Marine zijn proeven genomen met het **Schlick'sche vliegwiel** tot vermindering van het slingeren van schepen. Dit toestel (waarvan een beschrijving voorkomt in „de Zee" No. 2) gaf op een torpedoboot zeer goede resultaten.

Rusland.

De bekende fabriek van Poetilof, welks werkvolk een belangrijke rol heeft gespeeld in de revolutionaire beweging te Petersburg omstreeks „Rooden Zondag" en later in 1905, gaat een groote scheepswerf aan de Amoer vestigen om daar ter plaatse de regeeringsbestellingen van torpedobooten en rivierkanonneerbooten voor den dienst der Zuidzeevloot uit te voeren. Dezer dagen vertrekt de adjunct-directeur naar Oost-Azië om opmetingen te doen, terwijl aan het Petersburgsche fabrieksvolk gelegenheid is gegeven om zich voor overplaatsing daarheen aan te melden.

Het ministerie van marine heeft een slagschip eerste klasee met een waterverplaatsing van 21.000 ton besteld, dat turbinemachines zal krijgen.

Aan de Zwarte Zeevloot zijn ontnomen de linieschepen „Tsjesme" en „Katharina II" van 1886; het slagschip „Twaalf Apostelen" (1890) en de eerste klas-kruiser „Pamjat Merkoeria". Zij zijn alle ongeschikt voor den dienst verklaard. Zij worden in verschillende Zwarte Zee havens opgelegd.

De „Vrijwilligervloot" krijgt er drie groote booten bij, die f 11.520.000 zullen kosten.

Scheepsbouw in 1906 en de vooruitzichten voor 1907.

De „Glasgow Herald", welke jaarlijks een zeer uitvoerig overzicht geeft over deze zoo belangrijke tak van industrie, heeft een gunstige meening over de vooruitzichten voor 1907. Maar de prijzen zijn hoog als gevolg van de hooge materiaalprijzen. De vrachtprijzen wettigen deze hooge prijzen niet. Wil men dus flink werk houden, dan moeten noodzakelijk de materiaalprijzen en daarmee de aanschaffingsprijzen der schepen dalen.

Groot-Brittanje staat nog verre bovenaan op de lijst van hetgeen in de verschillende landen is gebouwd, maar Duitschland dringt op. Ook Nederland dingt, wat prijzen betreft, scherp en meermalen met succes mee, maar Engeland wint het van allen in tijd van levering (De Kon. Maatschappij „de Schelde" in Vlissingen kwam met Wm. Doxford and Sons van Sunderland overeen om turret-schepen in Nederland te bouwen).

Hieronder een staat van aanbouw der verschillende landen behalve Engeland.

	1905.			1906.		
	Schepen.	Ton.	I.P.K.	Schepen.	Ton.	I.P.K.
Ver. Staten .	146	368.775	199.478	207	464.671	260.761
Duitschland .	310	312.400	269.200	361	350.980	326.998
Nederland . .	196	92.522	51.640	222	116.192	63.036
Japan.	146	47.458	81.305	137	96.132	190.261
Frankrijk. . .	78	101.073	190.300	84	85.348	208.880
Noorwegen. .	64	52.670	31.962	76	56.023	38.816
Italië	22	58.193	39.180	55	37.854	66.250
Rusland . . .	23	25.985	41.523	11	25.868	57.935
Denemarken.	17	17.124	10.875	16	24.225	14.641
O.-Hongarije.	45	27.675	18.790	42	19.738	39.285
Zweden. . . .	14	12.153	25.110	21	14 697	17.830
Spanje	2	2.861	—	3	9.139	6.500
België.	10	2.033	605	18	6.991	1.860
China.	20	6.429	2.460	9	4.596	230
Totaal . . .	1093	1.127.352	962.608	1262	1.322.454	1.294.286

Maakt Nederland een goed figuur in de lijst van totalen scheepsbouw gedurende 1906, wat betreft den aanbouw van oorlogsschepen schijnt Nederland den indruk te maken het voorbeeld te willen geven van vermindering van toerusting tot den oorlog.

Voor 15 mogendheden over de gansche wereld zijn in het geheel te water gelaten 139 oorlogsschepen en vaartuigen met

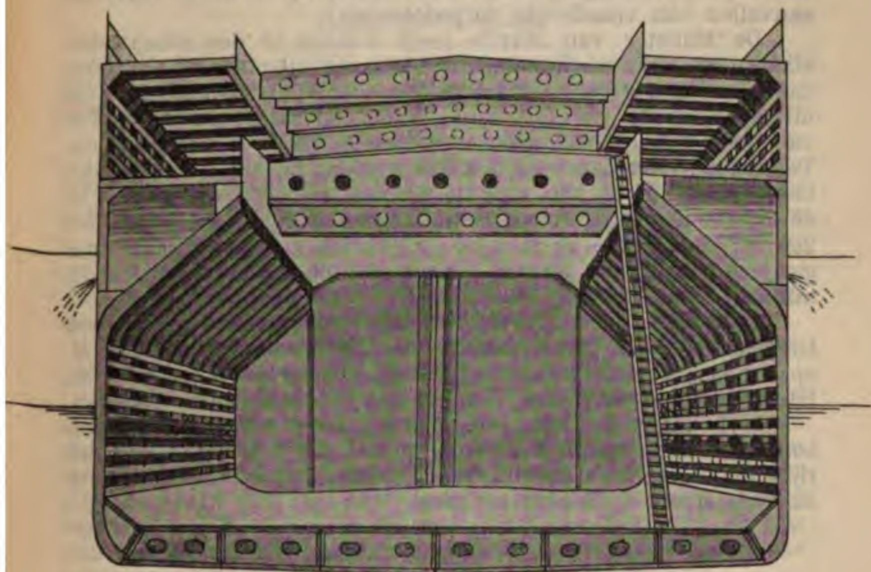
een waterverplaatsing van 311.171 ton. Nederland staat onderaan de lijst met 6 torpedobooten en 808 ton. Engeland met 14 schepen en 82.557 ton. Duitschland met 8 en 35.830 ton. Frankrijk met 33 (waarvan 31 torpedobooten) en 16.961 ton.

(„Ingenieur".)

„Le Yacht" geeft een beschrijving van den Noorweegschen handelsstoomer „Borgestad". Deze is gebouwd aan de Cleveland Dockyards te Middlesborough, volgens een bijzonder systeem genaamd „Cantiliver framed system".

Dit systeem heeft tot doel de ruimen doorloopend te maken, zonder eenige hindernis, waarvoor een speciale manier van verband moest worden aangebracht.

Bijgaande foto geeft hiervan een denkbeeld. De driehoekige



ruimen in de zijden kunnen ook gebruikt worden voor vloeibare ballast.

Marinebegrootingen buitenland.

China.

De voorgenomen nieuwe organisatie van de vloot zou behalve eene uitgave in eens van 20 millioen, nog eene jaarlijksche uitgave van 8 millioen taëls eischen. Door geldnood wordt echter dit plan telkens voor onbepaalden tijd verschoven.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.")

Engeland.

Voor den aanbouw van de kruisers „Inflexible", „Invincible" en „Indomitable" in 1906 op stapel gezet, werden met de particuliere werven contracten afgesloten van 1.22 tot 1.25 millioen pond sterling, bewapening en uitrusting niet inbegrepen.

(„Journal R. U. S. I.")

Frankrijk.

De werken voor de oorlogshaven en voor de reede van Cherbourg, deel uitmakende van het groote programma van 1891, zullen binnenkort tot uitvoering komen. De oostelijke toegang wordt te breed geacht om voldoende maatregelen te kunnen nemen tot beveiliging van een eskader op de reede tegen de aanvallen van vijandelijke torpedobooten.

De Minister van Marine heeft onlangs in den senaat verklaard, dat men te Homet een voorhaven ging aanleggen. Een dam, iets langer dan een kilometer, evenwijdig aan den dijk, zal uitloopen vanaf het fort van Homet en zal voorzien worden van eene kade, zoodat groote schepen er langs meeren kunnen. Tevens zal men daar een dok graven, dat bij elken waterstand toegankelijk moet zijn voor de grootste schepen, die er ook in de eerstkomende jaren verwacht kunnen worden. De lengte zal 250 M., de breedte 35 M. zijn. Natuurlijk zullen ook kolenmagazijnen met kaden worden aangelegd. Dit zal gezamentlijk 12 millioen francs kosten.

Bovendien heeft de Kamer van Koophandel het plan een boogvormige dam aan te leggen, met eene opening van 240 M. op de eerste aansluitende, om de handelshaven te verbeteren. Hierdoor zullen de kosten van het geheel tot 18 millioen stijgen.

Wel wordt de haven dan nog steeds bedreigd door een bombardement vanuit volzee, maar het samenbrengen van talrijke onderzeeërs en duikbooten te Cherbourg heeft de uitvoering daarvan steeds moeilijker gemaakt.

(„Le Yacht.")

Italië.

Uit de verklaringen van Minister MIRABELLO blijkt, dat voor het komende begrootingsjaar een pantserschip van 15000 ton zal worden aangevraagd. Met een bewapening van 4 kanonnen van 30.5, 10 van 22.3 en 10 van 10 cM. zou het schip 22 mijl moeten loopen. Verder zou men blijven bij den aanbouw van 10000 tons kruisers, dit in verband met de kosten en met het bizondere doel van deze schepen.

Voor het begrootingsjaar 1907/1908 worden 2.7 millioen lire aangevraagd voor algemeene uitgaven, 6.9 millioen voor pensioenen, 9.9 millioen voor de handelsmarine en 114.9 millioen voor de oorlogsvloot. Dit is $3^1/_2$ millioen meer dan het vorig jaar.

Voor den onderzeedienst wordt een afzonderlijk korps ingesteld.

De oefeningen bij Tarente hebben de noodzakelijkheid van een tweede groot droogdok voor deze in opkomst zijnde oorlogshaven bewezen. Daarvoor zal 5 millioen lire noodig zijn.

(„Intern. revue ü. d. G. A. u. F.")

Japan.

Volgens telegrafische berichten zou de voorgestelde marinebegrooting voor 1907/1908 iets meer dan het dubbele bedragen van die voor 1906/1907. („Marine-Rundschau").

Bij de komende begrooting zal een bedrag van 75 millioen yen gevraagd worden voor nieuwen aanbouw, te verdeelen over 7 jaar. („Mitteilungen a. d. G. d. S.")

Oostenrijk-Hongarije.

Half December 1906 werd de marinebegrooting voor 1907 door de marine-commissie uit de beide „Delegationen" [1]) aangenomen.

Voor gewone uitgaven bedraagt ze 42,85 millioen en voor buitengewone uitgaven 2.55 milloen kronen, dat geeft te zamen 14.50 millioen meer dan het vorig jaar. Daar er echter verleden jaar van het in 1904 uitgetrokken bizonder krediet voor aanbouw 26.3 millioen werd verbruikt en dit jaar slechts 19.5 millioen, kan eigenlijk het totaalcijfer van de begrooting van dit jaar — 64.9 millioen — slechts 7.75 millioen hooger geacht worden dan het totaalcijfer van verleden jaar.

Het genoemde bizonder krediet wordt dus in 1907 uitgeput. („Marineblad 1906—1907" pag. 304)

In den vervolge schijnt men echter de kosten van aanbouw liever in de gewone begrooting op te nemen. Het programma van aanbouw voor de komende drie of vier jaar eischt een bedrag van 121.7 millioen kronen. De marine zelve hoopt het programma in drie jaar afgebouwd te zien, dit zou de volgende begrootingen op 75 à 80 millioen brengen. Men acht dit nog niet veel in vergelijking met Italië, dat voor 1906—1907 eene marinebegrooting van 139,3 millioen kronen heeft.

Onder de gewone uitgaven vinden we 10 millioen kronen als eersten termijn van de kosten van aanbouw van 3 pantserschepen en een kruiser. De pantserschepen zullen bij eene waterverplaatsing van 14500 ton en eene snelheid van 20 of 21 mijl, 4 kanons van 30.5 cM., 8 van 24 cM. en 10 of 12 van 15 cM. voeren. Zij zullen elk geheel afgebouwd 38 millioen kosten. De kruiser moet eene snelheid bereiken van 25 mijl,

---

[1]) **Uit de beide parlementen van Oostenrijk en van Hongarijë komen 2 „Delegationen" voort, elk van 60 leden, die gezamentlijk de gemeenschappelijke zaken van beide Staten in behandeling nemen. Dynastie, buitenlandsche zaken, oorlog en marine, alsmede de daarop betrekking hebbende financiën.**

met eene waterverplaatsing van 3500 ton. Zonder bewapening worden de kosten op 7.7 millioen begroot. De drie slagschepen zullen de „Kronprinz Rudolf" (1887), „Kronprinzessin Stefanie" (1887) en „Tegetthoff" (1878 wijziging 1893) vervangen.

Onder de buitengewone uitgaven treffen we een eersten termijn van 1 millioen kronen aan voor den bouw van een nieuw drijvend dok voor de schepen van 14500 ton, (totaal bedrag 5.5 millioen), 200000 kronen voor de aanschaffing van torpedo's en torpedonetten, 60000 voor verdere aanschaffing van inrichtingen voor draadlooze telegrafie, een kwart millioen om pantserprojectielen van kappen te voorzien, en hetzelfde bedrag voor de aanschaffing van zeemijnen.

Tot den vervangingsbouw van torpedobooten werd indertijd 34 milioen kronen bestemd. In 1904 werd daarvoor 2, in 1905 15.3 en in 1906 8.8 milioen toegestaan. Dit jaar treffen we 8.6 millioen aan.

Het desbetreffende programma van 12 Divisiebooten, 20 torpedobooten en 16 torpedobooten IIe en IIIe klasse werd naar aanleiding van den laatsten zeeoorlog gewijzigd en gebracht op 24 volzeebooten en 12 booten van 100 ton.

Voor den aanbouw van onderzeebooten wordt ook van het bizonder krediet een bedrag van 6 millioen uitgetrokken. Men heeft reeds twee booten van het Holland type aangekocht en zal de volgende binnenslands naar deze modellen doen vervaardigen.

Rusland.

De marinebegrooting voor 1907/1908 vraagt 225 millioen mark, hetzelfde bedrag als het vorig jaar.

(„Marine-Rundschau").

De vermindering van de marinebegrooting van 104 tot 80 millioen roebel wordt officieel aangekondigd.

(„Mitteilungen a. d. G. d. S.")

Vereenigde Staten van N.-Amerika.

De marine-commissie uit het huis van afgevaardigden hield 24 Januari hare laatste vergadering tot behandeling van het wetsontwerp der marinebegrooting geldende voor het jaar, dat 1 Juli a.s. begint.

Het wetsontwerp vraagt 96 millioen dollar, het voorstel van het Marine-departement was 115 millioen, zoodat de genoemde commissie den aftrek van 19 millioen aanbeveelt.

De commissie beveelt het Congres den aanbouw van twee pantserschepen niet beneden de 20000 ton aan, het eene werd het vorig jaar toegestaan, het andere moet thans nog goedgekeurd worden. Het wetsontwerp voorziet in den aanbouw van 2 destroyers, die elk niet meer dan 850000 dollar mogen kosten. Het ten vorige jare toegewezen bedrag van één millioen om

onderzeeërs te bouwen na vergelijkende proeven, wordt verhoogd tot 3 millioen. De proeven zijn uitgesteld van Maart a.s. tot in het laatst van Mei.

De marine zou met 1500, het korps mariniers met 800 man worden vermeerderd. Het marine departement had 3000 inplaats van deze 1500 aanbevolen.

Voorgesteld wordt een tandheelkundig corps bij de marine in te lijven. Verder den Secretaris voor de marine te machtigen eene commissie van vijf personen, waarvan er niet meer dan twee officieren van de marine mogen zijn, te benoemen, met de opdracht alle zaken betreffende werkzaamheden, regeling en administratie van de werven te onderzoeken en daarover te rapporteeren ten einde tot bezuiniging te komen. Voor den commandant van het korps mariniers wordt de rang en het tractement van „major general" van het leger gevraagd.

In eene voorafgaande vergadering van deze commissie was door marine autoriteiten betoogd, dat de slagschepen spoedig zouden groeien tot 25000 en 30000 tons schepen en dat deze beter zouden voldoen dan die van 20000 ton, welke thans door hen werden aanbevolen.

De grootte van het geschut zou wel beperkt blijven tot ± 30 cM., daar dit geschut voldoende was voor hetgeen men ervan verlangde.

Turbines wenschte men eerst op scouts te beproeven.

(„Army and Navy Journal").

VERZOEK VAN DE REDACTIE.

De Heeren leden der Marine-vereeniging en geabonneerden op het „Marineblad", die gebruik maken van de aangeboden gelegenheid tot adverteeren, worden verzocht in die advertenties geen kleederen met name te noemen. De term „uitrustingsstukken" zou daarvoor in de plaats gesteld kunnen worden. De aanbiedingen van boeken, wapens, instrumenten en dergelijke zullen gaarne geplaatst worden.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE

Mutatiën in Nederland.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 2e kl.	M. H. de Beaufort	non-actief	Wachts. A/dam	7 Jan.
id.	A. W. Boeke	id.	W/schip W/o.	11 „
id.	J. A. Wichers Hoeth	id.	W/schip A/dam	„
id.	C. L. M. Bijl de Vroe	korps mar.	Bellona	„
id.	J. M. L. Gerken	Oost-Indië	1e met verlof. 2e non-actief	24 Dec 4 Fe
id.	W. C. Loudon	Eervol ontslagen op verzoek		16 Ja
Luit. t. z. 1e kl.	J. S. A. Kroon	Oost-Indië	1e met verlof. 2e non-actief	17 De 28 Ja
Adelborst 2e kl.	H. A. Crommelin	benoemd tot adelborst 1e kl.		2
Luit. t. z. 2e kl.	J. H. Holtappel	Zeehond	W/schip W/o.	16
id.	W. Voorbeijtel Cannenburg	W/schip W/o.	Zeehond	
id. 1e kl.	Jhr. C. Hooft Graafland	Adj. H. M. de Koningin	non-actief	1 M[illegible]r
Kapt.-luit. t. z.	A. W. Graaf van Hogendorp	1e off. W/s W/o.	id.	26 Jan.
Luit. t. z. 1e kl.	M. H. E. Sachse	W/schip W/o.	1e off. W/s. W/o.	„
Schout-bij-nacht	J. G. Snethlage	bevorderd tot vice-admiraal.		13 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. C. Mollema	op verzoek eervol ontslagen		16 „
Off.-mach. 1e kl.	J. Houtsmuller	Oost-Indië	1e met verlof 2e non-actief	5 „ 2 Febr.
Luit. t. z. 2e kl.	L. van Verre	non-actief	Friesland	1 „
id. 2e kl.	W. E. Wolterbeek Muller	Friesland	non-actief	„
id.	O. van Slooten	non-actief	W/s. A/dam	21 Jan.
id.	Jhr. C. A. L. v. d. Wijck	bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		12 „
id. 1e kl.	W. Cornelis	Oost-Indië	1e met verlof 2e non-actief	8 „ 5 Mrt.
id. 2e kl	C. C. Kaijser	id.	met verlof.	5 Jan.
id.	id.	met verlof.	R. Claeszen	16 Febr.
id.	O. Bender	R. Claeszen	non-actief	„

Rangen:	*Namen*:	*Van*:	*Op*:	*Met*:
Luit. t. z. 2e kl.	J. P. Remijnse	Oost-Indië	1e met verlof.	30 Dec.
id.	P. J. Jager		2e non-actief	10 Febr.
id. 1e kl.	R. F. van Brakel Schimmel	1e off. R. Claeszen	non-actief	23 Jan.
id.	H. W. A. Brans	Van Galen	1e off. R. Claesz.	„
id.	R. van Leent	Oost-Indië	1e met verlof 2e non-actief	12 Jan. 9 Febr.
id.	J. Hofstede	id.	1e met verlof 2e non.actief	13 Jan. 24 Febr.
1e luit. marin.	H. Willems	id.	korps	17 Dec.
Off. v. adm. 2e kl.	W. Obbes	Leiden	gecommitt. n. Rijswijk	5 Febr.
Kapt.-luit. t. z.	H. C. A. Schlüter	op pensioen gesteld		1 „
Luit. t. z. 1e kl.	F. Smit	bevorderd tot kapt.-luit. t. zee		„
id.	W. F. van Erp Taalman Kip	Oost-Indië	met verlof	17 Jan.
id.	id.	met verlof	Heiligerlee	28 Febr.
id.	W. A. van Aken	Heiligerlee	Bellona	„
Kapitein ter zee	P. F. v. d. Velden Erdbrink	Directie W/o.	Ct. Neptunus	21 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. S. A. Kroon	id.	Neptunus	„
id.	M. K. Medenbach	Piet Hein		
id. 2e kl.	O. van Slooten	W/sch. A/dam		
id.	J. J. Roog	Rhenus		
id.	J. P. Remijnse	non-actief		
id.	J. W. Vlielander Hein	Heiligerlee		
id.	P. J. Jager	non-actief		
Kapt. d. marin.	J. C. Schraver	korps		
1e luit. d. marin.	J. C. J. Romswinckel	id.		
id.	H. F. Clarkson	id.		
Off. v. adm. 2e kl.	D. Kool	non-actief		
Off. v. gez. 1e kl.	S. Ruitinga	id.		
id. 2e kl.	J. W. C. Bovenkerk	hosp. W/oord.		
Luit. t. z. 1e kl.	Jhr. C. A. L. v. d. Wijck	W/sch. A/dam	Piet Hein	21 „
id. 2e kl.	T. Akkerman	Atjeh	Heiligerlee	„
Kapt.-luit. t. z.	J. A. M. Bron	1e off. Friesland	non-actief	16 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. P. Guepin	non-actief	Friesland	„
Kapitein ter zee	W. D. H. baron van Asbeck	Maatschappij Fijenoord bij gereedmaking Gelderland	Directie W/o	4 „
Kapt.-luit. t. z.	H. A. Schoonhoven			
Off.-mach. 2e kl.	J. Holtmark van Dijkerhof			

LIJST DER VERSCHILLENDE ETATS-MAJOR

OP DEN 2en JANUARI 1907 AANWEZIG OP DE SCHEEPSMACHT IN OOST-INDIË.

A. Departement der Marine te Batavia.

Schout-bij-Nacht	J. G. Snethlage, Commandant der Zeemacht.
Kapt.-Luit. t. zee	G. Witsen Elias, Chef Afdeeling I (oorlogsmarine, bewegingen der schepen, personeel).
"	E. Coenen, Chef van bureau Staf.
"	J. J. Rambonnet, Chef Afdeeling II (materieel enz.)
Luit. t. zee 1e kl.	A. C. Dunlop, werkzaam bij Afdeeling I.
"	S. de Ranitz, werkzaam bij Afdeeling II.
"	F. J. Creyghton, Adjudant van den Commandant der Zeemacht.
Luit. t. zee 2e kl.	Jhr. H. K. B. Rendorp, werkzaam voor den plaatselijken dienst alsmede bij bureau Staf.
"	E. M. J. Chevalier, werkzaam bij Afdeeling II.
"	J. H. G. Kremer, werkzaam bij Afdeeling II.
"	E. A. W. van Riemsdijk, werkzaam bij Afdeeling II.
Dir.off.v.gez.2e kl.	A. W. Pulle, Chef Afdeeling IV (geneeskundige dienst).
Insp. v. admin.	M. C. de Jong, Chef Afdeeling III (soldijen, voeding, kleeding) tevens Inspecteur van administratie bij de Zeemacht in Oost-Indië.
Off. v. adm. 1e kl.	A. W. van der Worm, werkzaam bij Afdeeling III.
Off. v. adm. 2e kl.	Mr. B. M. Taverne, werkzaam bij Afdeeling III.
Luit. t. zee 2e kl.	J. C. Mollema, verlof in afwachting eervol ontslag.
Adelborst 1e kl.	H. IJssel de Schepper, Hospitaal te Weltevreden.
Kapt. d. Mariniers	J. W. Wijnands, Commandant Gezantschapswacht te Peking.
Luit. t. zee 1e kl.	P. Sodenkamp, bestemd 5 Januari op te treden als Commandant Hr. Ms. „Serdang".
"	C. J. J. de Neve, Adjudant van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië.

B. Wachtschip Soerabaia, Torpedodienst, Marine-Etablissement.

Koning der Nederlanden.

Kapt.-Luit. t. zee	H. Herman, Commandant, Chef van den Marinestaf.
Luit. t. zee 1e kl.	J. Soutendam, Eerste Officier.
Luit. t. zee 2e kl.	J. H. Commijs.
"	A. M. van Roosendaal, is bestemd om t.z.t. te worden aangewezen voor Visscherijonderzoek.

Luit. t. zee 2e kl. C. L. Schepp, belast met stafwerkzaamheden.
" W. C. Canters.
" A. Vos, bestemd om binnenkort te repatrieeren.
" J. W. Bloem.
" J. M. de Booy, verlof wegens ziekte.
" T. W. van Rees, Hospitaal te Simpang.
" D. Vreede,
" J. J. van der Linden,
" W. A. Maas,
" C. Mörzer Bruins,
} hebben vergunning om te repatrieeren.
Kapt. d. Mariniers J. A. Paehlig,
1e Luit. d. Marin. R. G. A. Schreiner.
Off. v. Gez. 1e kl. H. G. J. van Doesburgh, belast met stafwerkzaamheden.
" J. H. Roelants, verlof in afwachting eervol ontslag.
Off. v. Gez. 2e kl. H. R. Vorst, verlof wegens ziekte.
" Dr. J. H. A. T. Tresling.
Off. v. adm. 1e kl. C. V. Veldman, belast met de functiën van fiskaal en intendant.
" A. M. Post Uiterweer, belast met den administratieven dienst.
Off. v. adm. 2e kl. P. J. Dikkers.
Adjunct-Admin. B. van Erp Taalman Kip.
Insp. v. Stv.-dienst W. F. van der Waarden, Inspecteur van den Stoomvaartdienst bij het Nederlandsch eskader in Oost-Indië.

Torpedodienst.

Luit. t. zee 1e kl. A. J. Gooszen, Chef van den Torpedodienst.
" P. A. Bik.
" J. M. van Wickevoort Crommelin.
Luit. t. zee 2e kl. A. C. van Braam Houckgeest.
" A. Goekoop.
" H. M. Manikus.
Off. Machin. 1e kl. J. A. Schell, belast met het torpedoatelier. Zal binnenkort repatrieeren.

Marine-Etablissement.

Luit. t. zee 1e kl. G. van Hulstijn, Equipagemeester. Heeft vergunning om te repatrieeren.
" H. H. O. van Hecking Colenbrander, Onder-Equipagemeester, bestemd op 16 Januari 1907 op te treden als equipagemeester.
Luit. t. zee 2e kl. E. P. Westerveld, tijdelijk gedetacheerd als waarn. Ingenieur van Scheepsbouw.
" L. J. Quant, tijdelijk werkzaam gesteld, bestemd op 16 Januari 1907 op te treden als onder-equipagemeester.
Off. Machin. 1e kl. S. Bakker, gedetacheerd.

Off. Machin. 2e kl. J. T. A. van Bruggen, gedetacheerd.
" J. Verschoor, gedetacheerd.

C. Nederlandsch Eskader in Oost-Indië.

Hertog Hendrik.

Kapitein ter zee I. van den Bosch, Commandant van het Nederlandsch Eskader in Oost-Indië.
Luit. t. zee 1e kl. J. B. M. ten Bosch, Adjudant van den Commandant van het Nederl. Eskader in Oost-Indië.
" W. J. G. Umbgrove, tijdelijk Commandant, is bestemd 5 Januari op te treden als 1e Officier.
" E. F. Kruisinga, tijdelijk 1e Officier.
" J. Wolterbeek Muller, tijdelijk ter beschikking gesteld van den Commandant van het Nederl. Eskader in Oost-Indië.
" P. Kruys, repatrieert wegens ziekte.
Luit. t. zee 2e kl. J. A. Vink.
" A. ten Broecke Hoekstra.
" D. A. van der Laan.
" L. C. Carbin.
" A. J. W. van Anrooy.
1e Luit. d. Marin. F. A. Kimbal.
Off. v. Gez. 1e kl. H. C. Tamson.
Off. v. adm. 1e kl. J. S. de Bruyn.
Off. v. adm. 2e kl. H. M. de Groot.
Off. Machin. 1e kl. T. H. J. Martijn, zal binnenkort repatrieeren.
Off. Machin. 2e kl. M. van Houwelingen.

Tromp.

Kapitein ter zee F. C. E. L. Koster, Commandant.
Kapt.-Luit. t. zee G. L. Goedhart, 1e Officier. Is bestemd 5 Januari a. s. op te treden als Commandant Hr. Hs. „Hertog Hendrik".
Luit. t. zee 1e kl. P. te Veltrup.
" Jhr. J. H. O. van den Bosch.
Luit. t. zee 2e kl. J. A. Bland van den Berg.
" J. A. E. Schenk de Jong.
" W. J. Janssens.
" P. H. Bussemaker.
" W. Brandt.
Adelborst 1e kl. J. F. A. J. Bruinsma.
" F. W. Coster.
" J. S. C. Olivier.
" H. O. van der Straaten.
1e Luit. d. Marin. P. J. J. Michielsen.
Off. v. Gez. 1e kl. S. Overdiep.
Off. v. Gez. 2e kl. A. W. C. G. Kamerling.
Off. v. adm. 1e kl. W. F. van Grasstek.

Adjunct-Admin.	T. A. Appels.
„ „	C. de Priester.
Off. Machin. 2e kl.	G. H. Brakke.
Off. Machin. 2e kl.	C. W. Keunner.

De Ruyter.

Kapitein ter zee	P. C. Swaan, Commandant.
Kapt.-Luit. t. zee	C. L. Temminck Groll, 1e Officier.
Luit. t. zee 1e kl.	J. A. Kolkmeijer.
Luit. t. zee 1e kl.	J. C. van Iterson.
Luit. t. zee 2e kl.	J. E. van Hoogenhuyze.
„	W. C. Bijl de Vroe.
„	T. A. Buddingh.
„	G. O. Holtzappel.
„	L. Keers.
Adelborst 1e kl.	A. C. Canter Cremers.
„	G. E. le Rutte.
„	H. Ferwerda.
1e Luit. d. Marin.	H. Baron van Hemert tot Dingshof.
Off. v. Gez. 1e kl.	R. Numans.
Off. v. adm. 1e kl.	K. A. de Josselin de Jong.
Adjunct-Admin.	H. G. Gerdes.
Off. Machin. 1e kl.	G. P. W. van der Klugt.
Off. Machin. 2e kl.	H. C. But.

Koningin Wihelmina der Nederlanden.

Kapitein ter zee	H. O. W. Planten, Commandant.
Kapt.-Luit. t. zee	Jhr. J. L. Wichers, 1e Officier.
Luit. t. zee 1e kl.	L. A. van der Stok.
Luit. t. zee 1e kl.	J. J. de Vries.
Luit. t. zee 2e kl.	R. P. C. Spengler.
„	J. C. P. Eeftinck Schattenkerk.
„	Jhr. J. C. A. van der Wijck.
„	H. C. Louwerse.
Adelborst 1e kl.	P. S. van 't Haaff.
„	W. J. D. Postumus.
Off. v. Gez. 1e kl.	F. Bennik.
Off. v. adm. 1e kl.	J. F. de Hart.
Adjunct-Admin.	A. J. Teljer.
Off. Machin. 1e kl.	B. H. Harinck.
Off. Machin. 2e kl.	P. H. de Carpentier, is bestemd voor Hr. Ms. „Sumbawa."

Zeeland.

Kapitein ter zee	W. Naudin ten Cate, Commandant.
Kapt.-Luit. t. zee	W. Houwing, 1e Officier.
Luit. t. zee 1e kl.	C. Kruys.
Luit. t. zee 1e kl.	M. Schoo.
Luit. t. zee 2e kl.	E. R. Schultz.

Luit. t. zee 2e kl. J. van Hengel.
" T. A. Gastman.
" K. W. Thomas.
Adelborst 1e kl. T. P. van den Bergh.
" J. A. V. Swenker.
" J. T. Furstner.
1e Luit. d. Marin. P. van Werdt.
Off. v. Gez. 1e kl. C. Pino.
Off. v. Gez. 2e kl. P. Geerke.
Off. v. adm. 1e kl. G. W. Erfman.
Off. v. adm. 2e kl. J. Rotgans.
Off. Machin. 1e kl. A. van Aanholt.
Off. Machin. 2e kl. T. de Jong.

D. Indische Militaire Marine.

Serdang.

Luit. t. zee 1e kl. H. W. G. van Bleijswijk Ris, Commandant, is bestemd 5 Januari op te treden als 1e Officier Hr. Ms. „Tromp".
Luit. t. zee 2e kl. R. H. van Meerlant.
" D. J. Baron van Lynden.
" F. C. Baron van Aersen van Beyeren van Voshol.
Off. v. Gez. 1e kl. J. G. Detmers.
Off. v. adm. 2e kl. J. H. A. Boertje, zal binnenkort repatrieeren.
Off. Machin. 2e kl. C. Klazinga, is bestemd om 5 Januari a.s. op Hr. Ms. „Hertog Hendrik" over te gaan.

Mataram.

Luit. t. zee 1e kl. S. T. Nolst Trénité, Commandant.
Luit. t. zee 2e kl. C. J. J. Beynen.
" J. C. Tollenaar.
" W. J. Hoffmann.
Off. v. Gez. 1e kl. W. A. de Looze.
Off. v. adm. 2e kl. J. K. W. Franssen.
Off. Machin. 2e kl. J. Zwart.

Siboga.

Luit. t. zee 1e kl. J. F. Nyland, Commandant.
Luit. t. zee 2e kl. A. M. Kan.
" H. A. Romswinckel.
" J. Veldkamp.
Off. v. Gez. 1e kl. A. W. van der Velde.
Off. v. adm. 2e kl. P. H. Sluyter.
Off. Machin. 2e kl. H. J. W. Grimberg.

Koetei.

Luit. t. zee 1e kl. W. B. K. Boom, Commandant.
Luit. t. zee 2e kl. M. W. Schaly.

Luit. t. zee 2e kl. J. Brouwer.
Adelborst 1e kl. C. Baron de Vos van Steenwijk.
Off. v. Gez. 1e kl. J. D. Bryan.
Off. v. adm. 2e kl. J. J. de Kruyff.
Off. Machin. 2e kl. M. Nepveu.

Lombok.

Luit. t. zee 1e kl. J. F. Hosang, Commandant.
Luit. t. zee 2e kl. H. P. Prillevitz.
" F. J. Houwert.
" J. C. M. Warnsinck.
" H. A. Gregory.
" G. van Heteren.
Off. v. Gez. 1e kl. M. van der Willigen.
Off. v. adm. 2e kl. D. Tollenaar.
Off. Machin. 2e kl. L. J. J. Doornickx.

Borneo.

Luit. t. zee 1e kl. C. A. Fock, Commandant.
Luit. t. zee 2e kl. A. F. Hansen.
" S. H. Leegstra.
" G. J. Weijers.
" R. J. Brakema.
Off. v. Gez. 1e kl. H. Kruijne.
Off. v. adm. 2e kl. H. D. Rubenkoning.
Off. Machin. 2e kl. J. M. Madsen.

Van Doorn.

Luit. t. zee 1e kl. L. H. G. Krol, Commandant.
Luit. t. zee 2e kl. J. C. F. Hooijkaas.
" R. H. Wijmans.
" D. van Nijmegen Schonegevel.
" J. van Reede.
Off. v. Gez. 2e kl. A. G. Theunisse.
Off. v. adm. 2e kl. D. Kaan.

Sumbawa.

Luit. t. zee 1e kl. L. P. W. van der Wal, Commandant.
Luit. t. zee 2e kl. C. R. F. Tollenaar.
" J. G. van der Laan.
" H. Keijser.
" J. L. Andreae.
Off. v. Gez. 1e kl. A. C. T. R. Ockerse.
Off. v. adm. 2e kl. A. Kempen.

———

BOEKAANKONDIGING.

Orgaan Vereeniging „Moederland en Koloniën", 5e aflevering 1906—1907, bevat de discussiën naar aanleiding van de voordracht: „Onze Zeemacht", door J. VAN DER ELST, oud-luitenant ter zee.

In „De Zee", 1e aflevering 1907, komt een zeer belangrijk artikel voor van den heer N. VAN WIJCK JURRIAANSE, over de Hongkong-typhoon van 18 September 1906.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingen, enz.

Ned. Krt. No. 286. Westkust Borneo. Blad V. Z.W.-hoek Borneo met nabij liggende gevaren. 1 : 200.000.
's-Gravenhage, Januari 1907. Prijs f 1.50.

Ned. Krt. No. 186. Vaarwaters en ankerplaatsen op de Oostkust van Celebes. Blad II. (Golf van Tomini.) plan 1. Vaarwaters naar Mooëton 1 : 100.000; plan 2. Laboea Sore 1 : 10.000; plan 3. Baai van Tamboe 1 : 10.000; plan 4. Reede Parigi 1 : 25.000; plan 5. Reede Mampane 1 : 25.000; plan 6. Reede Ampibabo 1 : 50.000; plan 7. Reede Posso 1 : 25.000; plan 8. Reede Banano 1 : 25.000; plan 9. Reede Todjo 1 : 25.000; plan 10. Reede Sabo 1 : 10.000; plan 11. Reede Balingara 1 : 10.000; plan 12. Reede Tobelombangi 1 : 10.000; plan 13. Reede Boenta 1 : 25.000; plan 14. Reede Pagimana 1 : 25.000; plan 15. Reede Boealemo 1 : 100.000; plan 16. Reede Oena Oena 1 : 25.000; plan 17. Reede Poeloe Ampat 1 : 50.000; plan 18. Vaarwater tusschen Togian en Batoe Daka (Togian-eilanden) 1 : 50.000; plan 19. Reede Walea (Togian-eilanden) 1 : 25.000; plan 20. Baai van Togian (Togian-eilanden) 1 : 25.000; plan 21. Vaarwater tusschen Togian en Talata Koh 1 : 25.000.
's-Gravenhage, Januari 1907. Prijs f 0.60.
Door deze uitgave vervalt: Ned. krt. No. 186, uitgave 1903.

Ned. Krt. No. 63. Gaspar Straten 1 : 200.000.
's-Gravenhage, Februari 1907. Prijs f 1.50.

Door deze uitgave vervalt Ned. krt. No. 63, uitgave Batavia 1880.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Aanvullingen V. K. M.

Deel	I	hoofdstuk	VI B	aanvullingsblad	3.
„	I	„	VI G	„	2.
„	II	„	I	„	4.
„	II	„	XIII	verbeterblad.	
„	I	„	IV	aanvullingsblad	8.
„	I	„	VI D	„	2.
„	II	„	V	„	3.
„	II	„	IX	„	3.
„	II	„	X	„	5.

Circulaires voor de Zeemacht.

No. 380. 24 Jan. 1907, F No. 48. Niet meer bijschrijven van de rekening-courant der verdiende vaste tractementen van machinisten in hunne rekening-courantboekjes.

No. 381. 4 Febr. 1907, S/B No. 39. Vereischte voor toekenning van het c. v. g. g. aan korporaals en manschappen van het korps Mariniers.

No. 382. 4 Febr. 1907, S/B No. 41. Verzending van brieven enz. naar Sabang, Tandjong Priok en Batavia.

No. 383. 11 Jan. 1907, S/B No. 44. Etats-Major-bezoeken.

Marineblad.

Bijblad op de Verslagen der Marine-Verei

HET MARINEBLAD wordt uitgegeven door de »Marine-V
te Helder in 8 à 10 afleveringen per jaar.

Niet-leden kunnen zich op het „Marineblad" abonn
een jaarlijksche contributie van *f* **5.—**, die in de maand Se
het loopende jaar zal moeten worden voldaan.

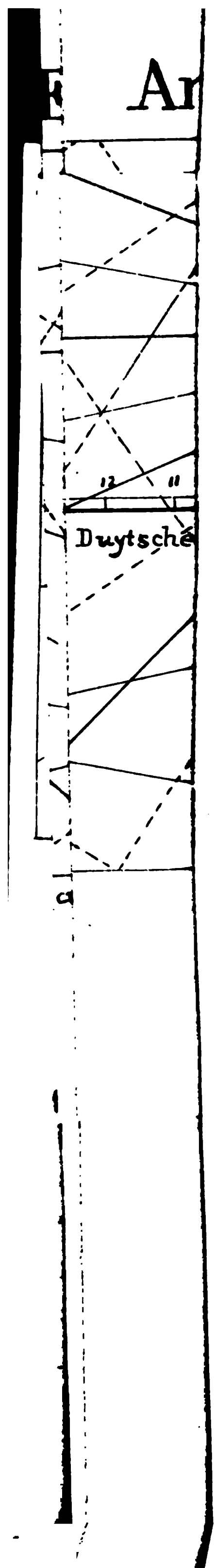
Men abonneert zich voor één jaar, dat met den 1en M
Losse afleveringen zijn verkrijgbaar à 60 cents, plus p

**VERANDERING VAN ADRES EN RECLAMES OVER HET NIET
VAN HET MARINEBLAD TE ZENDEN AAN DEN UITGEVER.**

**Bij vertrek naar het Buitenland worden leden der Marine-
en geabonneerden op het „Marineblad" en op de Verslagen
Vereeniging, dringend uitgenoodigd aan den Penningmeester
Vereeniging te den Helder, op te geven waar over de co
abonnementsgelden beschikt kan worden.**

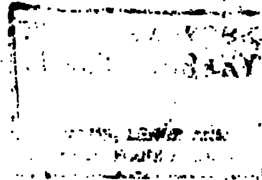
NAAR OOST-INDIË *wordt dit blad per zeepost verzonden. De t
echter ook per mail geschieden tegen vergoeding der extra porto's, di
cents per jaar bedragen. Aanvragen daartoe te richten aan den u*

Voor H.H. Leden der Marine-Vereeniging en geabon
het Marineblad wordt gelegenheid gegeven tot **kostel**
teeren in onderstaande rubriek.



p 809 a

PL. VII.



WIJZIGING VAN DE MARINEBEGROOTING OVER 1906.

REORGANISATIE VAN HET KORPS MARINIERS.

Bij de aanbieding van een ontwerp van wet van nagenoeg gelijke strekking als het niet in behandeling gekomen en daarom met machtiging van Hare Majesteit de Koningin ingetrokken ontwerp van wet tot verhooging en wijziging van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1905 heeft ondergeteekende de eer het navolgende aan de aandacht van de Staten-Generaal te onderwerpen.

In tegenstelling met de meening van zijn ambtsvoorganger (zie Marinebegrooting: wijziging over 1905; Memorie van Toelichting. Jaargang 1905/1906, „Marineblad" blz. 5. Red.) acht ondergeteekende een kern van officieren, uitsluitend bestemd om dienst te doen bij het korps mariniers, in de toekomst niet noodzakelijk.

In den dienst van de officieren bij het korps mariniers zal, naarmate de thans tot het korps behoorende officieren den dienst verlaten, in alle rangen voorzien kunnen worden door zeeofficieren. Voor de hoogere rangen zullen hiertoe bij voorkeur zeeofficieren aangewezen worden, die reeds vroeger bij het korps aan den wal geplaatst waren. Dit, in verband met de opleiding der zeeofficieren op infanteriegebied en de vele oefeningen met landingsdivisiën, welke in den tegenwoordigen tijd plaats hebben, geeft voldoende waarborgen voor de vereischte bekwaamheid van die officieren.

De tegenwoordig bij het korps in dienst zijnde officieren zullen een tijdelijke kern vormen, welke onmisbaar is om in den overgangstoestand den noodigen samenhang te behouden en eenheid van oefening te waarborgen. Vacatures in den jongst aanwezigen rang van deze officieren zullen evenwel niet meer aangevuld worden.

Ook ten aanzien van het korps officieren belast met den administratieven dienst bij de mariniers wijkt ondergeteekende's meening eenigszins af van die van zijnen ambtsvoorganger.

Intusschen zal een en ander uitdrukking vinden in den z.g. „Staat van achterstallige soldijen" (Bijlage T van de Marinebegrooting) waarin onder meer de eerste en tweede post op de creditzijde eene verhooging zal ondergaan, onderscheidenlijk als gevolg van de overname der schuldsaldo's hooger omschreven en van de opname van den voorraad kleedingstukken, enz. van het korps mariniers in den voorraad van Marine.

Waar alzoo de genoemde verhoogingen en verminderingen over de begrooting voor het dienstjaar 1906 afwijken van die voor 1905 aangevraagd, zijn ook de cijfers van het thans aangeboden wetsontwerp niet gelijk aan die van het eerst ingediend ontwerp.

Tot toelichting van de thans in bijlage D aangegeven bedragen zij opgemerkt:

Het totaal der verhoogingen bedraagt *f* 253 519, dat der verminderingen *f* 258,250, zoodat over het tweede halfjaar, bij invoering der voorgenomen reorganisatie, het te besteden bedrag *f* 4731 *minder* zal bedragen dan het bedrag waarop bij de begrooting gerekend was.

Voor de betalingen in het eerste halfjaar 1906 uit art. 37 te kwijten, wordt noodig geacht de helft van het bedrag ad *f* 416 000 op dit artikel toegestaan, zijnde *f* 208 000. In mindering daarvan komt het geraamde bedrag van / 50 000, dat, wegens de overname door Marine van de schuldsaldo's op de kleeding- en uitrustingrekening van het korps mariniers, ten laste van art. 35 aan art. 37 ten goede komt; rest f 158 000.

Welke ten slotte de uitgaven zullen zijn voor het korps mariniers, wanneer dit naar de voorstellen in dit wetsontwerp ontwikkeld zal zijn gereorganiseerd en op de sterkte zal zijn gebracht in bijlage B aangegeven, hiertoe moge het volgende dienen.

Eene herziening van de regeling der inkomsten en vooruitzichten is in ieder geval noodzakelijk te achten, ook wanneer overigens niet tot eene reorganisatie werd overgegaan.

In verschillende opzichten verkeert het korps mariniers in ongunstige omstandigheden. De ingescheepte onderofficieren en minderen zijn, wat bezoldiging aangaat, altijd in het nadeel tegenover hunne rang- of standgenooten der zeemacht en deelen zij evenmin in het genot van de periodieke verhoogingen der soldij, die voor laatstgenoemden zijn vastgesteld. Aan den wal moeten zij gedeeltelijk op eigen kosten in de voeding voorzien, terwijl de voeding der overige schepelingen geheel ten laste van het Rijk komt.

Wordt de hierboven bedoelde herziening doorgevoerd bij de thans bestaande sterkte, dan zoude het korps aan den wal eene jaarlijksche uitgave vorderen van *f* 460 000.

Blijkens bijlage C toch moet er voor eene sterkte van ongeveer 520 man aan den wal in de toekomst gerekend worden op de navolgende uitgaven het personeel zelf betreffende:

Vaste traktementen van dè onderofficieren . .	*f*	4 000
Soldijen, toelagen, enz. van onderofficieren en minderen		139 000
Kosten van schafting		67 000
voor 520 man	*f*	210 000

per man ± *f* 400.

De in genoemde bijlage opgegeven totaalsom ad f 363 400 moet alzoo vermeerderd worden met de kosten voor 230 man, die bij de thans bestaande organisatie boven het aantal van 520 man aan den wal vertoeven, met een bedrag alzoo van ± *f* 400 × 230 = ± *f* 92 000.

Bij de beoordeeling van bovengenoemd cijfer ad *f* 363 400 moet niet uit het oog verloren worden, dat door de inscheping van 230 man van de thans aan den wal vertoevende mariniers de kosten aan boord zullen toenemen met ± *f* 75 000.

Van de voorgestelde reorganisatie kan dan ook gezegd worden, dat zij tot bezuiniging zal leiden.

De Minister van Marine,
STUART.

De hier voorgaande staat bevat het personeel, benoodigd bij naderend oorlogsgevaar, zoolang de buitenslands vertoevende schepen nog niet binnen zijn. In vredestijd zullen door het niet in dienst zijn van een gedeelte van het materieel *minder* benoodigd wezen:

8 sergeants;
22 korporaals;
331 mariniers der 1ste, 2de en 3de klasse;
9 tamboers der 1ste, 2de en derde klasse; en
5 pijpers der 1ste, 2de en 3de klasse.

Doordien alsdan echter verschillende opleidingen, als: de opleiding van jongens te Hellevoetsluis, de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden, de opleidingen van adjunct-administrateurs en adspirant-machinisten en het Koninklijk Instituut voor de Marine in werking zullen wezen en ook het instructieschip voor zeemiliciens een gedeelte van het jaar in dienst zal zijn, terwijl tevens met het oog op de noodige oefening aan den wal een voldoend aantal onderofficieren en minderen in de kazernes moet vertoeven, zullen *meer* benoodigd wezen:

2 adjudanten-onderofficiers;
12 sergeant-majoors;
49 sergeants;
1 sergeant-tamboer;
79 korporaals;
2 korporaal-tamboers;
1 korporaal-pijper;
498 mariniers der 1ste, 2de en 3de klasse;
22 tamboers der 1ste, 2de en 3de klasse; en
10 pijpers der 1ste, 2de en 3de klasse.

korporaals 6.15 tot 1 bedraagt, tegen 6.2 tot 1 na de reorganisatie.

BIJLAGE C.

Kosten van het Korps Mariniers aan den wal, wanneer de voor de toekomst geraamde sterkte zal bereikt zijn..

Aanschaffing van schrijfbehoeften voor het Departement van Marine. . . . . f	200.00
Aanschaffing van tijdschriften en boeken voor de bibliotheek der officieren	200.00
Aanschaffing en herstelling van ameublement voor de lokalen der kazernes	1 000.00
Aanschaffing van diverse schoonmaakgereedschappen	700.00
Reiskosten van officieren, enz., geplaatst bij het Departement . . . , ...	400.00
Aanschaffing van gymnastiektoestellen	300 00
Kosten van brandstoffen: cokes en turf.	1 000.00
Aanschaffing en herstelling van stooktoestellen . .	250.00
Schrijfbehoeften voor de kazernes.	400.00
Aanschaffing van schermbehoeften.	300.00
Aanschaffing, onderhoud en herstelling van artillerie-, schiet- en pioniermaterieel, wapenen, ammunitie en groot-equipement	15 000.00
Kosten van brandstoffen: steenkolen en antraciet .	1 000.00
Kosten der kazernes en daarbij behoorende wachten	9 000.00
Aanschaffing en onderhoud van lichttoestellen . .	200.00
Kosten van verlichting der kazernes.	2 500.00
Kosten van drinkwater	1 200.00
Vast traktement van de onderofficieren.	4 000.00
Soldijen, toelagen, enz. van de onderofficieren en minderen	139 000.00
Kosten aanneming	38 000.00
Toelagen aan burgeronderwijzers voor het geven van lager onderwijs	750.00
Toelagen aan onderofficieren en minderen voor het geven van onderwijs aan recruten	780·00
Huurprijs van de exercitieloods te Rotterdam. . .	500.00
Leermiddelen bij het onderwijs.	170.00
Ontspanningslectuur voor onderofficieren en minderen.	100.00
Kosten van schafting	67 000.00
Kosten voor het gebruikmaken van zwem- en badinrichtingen	400.00
Telegram- en briefkosten	200.00
Reiskosten van onderofficieren en minderen, transportkosten, enz., ...	8 600.00
Druk- en bindloon, benevens reglementen; gedrukten door het Departement te verstrekken . .	900.00
Totaal . . .	f 294 050.00

Wanneer de in de toekomst geraamde sterkte zal zijn bereikt, zullen slechts twee kazernes der mariniers benoodigd zijn en vereischen deze een personeel der zeemacht van:

1 kapitein ter zee	f 5 000.00 [1]	
2 kapitein-luitenants ter zee . . .	8 400.00	
8 luitenants ter zee der 1ste klasse .	20 000.00	
8 luitenants ter zee der 2de klasse .	13 700.00	
2 officieren van administratie der 1ste klasse	5 200.00	
1 opper-schrijver 2 schrijvers-majoors 5 sergeant-schrijvers 4 korporaal-schrijvers 2 sergeant-bottelier 2 sergeant-geweermakers 2 kleermakers 2 schoenmakers 2 scheerders 2 matroos-koks 2 korporaal-koks . . .	17 050.00	
		69 350.00
Totale kosten . . .		f 363 400.00

1) Wordt overgebracht ten einde te lage raming te voorkomen.

WIJZIGING VAN HET VIde HOOFDSTUK DER STAATS-BEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1906.

VOORLOOPIG VERSLAG.

Het afdeelingsonderzoek van het wetsontwerp heeft aanleiding gegeven tot de volgende opmerkingen en beschouwingen.

§ 1. Het feit, dat, nadat op 6 October 1905 het bij Koninklijke boodschap van 5 Mei 1905 ingediend wetsontwerp, waarbij eene reorganisatie van het korps mariniers werd voorgesteld, was ingetrokken, ruim een half jaar verliep zonder dat een nieuw voorstel omtrent deze zaak de Kamer bereikte, had de verwachting doen ontstaan, dat de Minister, die bij de behandeling van de Staatsbegrooting voor het loopende dienstjaar eene spoedige indiening in uitzicht had gesteld, eene regeling voorbereidde, welke belangrijk van die van zijnen ambtsvoorganger afweek. Niet zonder verwondering had men daarom thans gezien, dat de tegenwoordige voordracht, zooals in de Memorie van Toelichting wordt erkend, van nagenoeg gelijke strekking is als die van den Minister ELLIS en daarvan slechts verschilt op enkele punten, welker belang men niet onderschatte, maar toch niet evenredig achtte aan het tijdverlies, dat van de intrekking van het eerste ontwerp het gevolg was.

Ook over de reden, welke voor die intrekking in de Memorie van Toelichting wordt gegeven, gaven verscheidene leden hunne bevreemding te kennen. In verband met eene vroegere uitlating van den Minister scheen het medegedeelde zoo te moeten worden opgevat, dat intrekking noodig werd geoordeeld, omdat de regeling niet meer in werking kon komen op het tijdstip waarop oorspronkelijk was gerekend (1 Juli 1905). Men meende, dat de praktijk medebracht, in zoodanig geval te voorzien bij Nota van Wijziging; intrekking van het wetsontwerp om een dergelijke reden werd even weinig gerechtvaardigd als navolgenswaardig geacht.

Het had voorts een eigenaardigen indruk gemaakt, dat bij het ontwerp geen volledige toelichting is gegeven, hoewel de tijd daartoe toch niet heeft ontbroken. Niet alleen wordt eene uiteenzetting gemist van de redenen, waarom door den Minister

dat de pogingen daartoe tot dusver zonder gevolg zijn gebleven; maar men kon moeilijk aannemen, dat het niet mogelijk zou zijn, de positie derwijze te verbeteren, dat de redenen tot klagen, voor zoover die recht van bestaan hebben, kwamen te vervallen. Sommige leden meenden, dat dit b.v. zou kunnen geschieden door den werkkring dezer officieren, in verband met hunne opleiding en ontwikkeling, te verruimen, door hen betrekkingen te doen waarnemen, thans door zeeofficieren vervuld; daardoor zouden niet alleen hunne stoffelijke belangen worden gediend, maar zou ook hunne geestelijke ontwikkeling beter tot haar recht komen. Doch hoe dit ook zij, men was van oordeel, dat in elk geval de weinig gunstige bevorderingskansen alleen dan tot afschaffing van het officierskorps zouden mogen leiden, indien vaststond, dat die afschaffing voor den dienst, zoo al niet voordeelige, dan toch in elk geval geen nadeelige gevolgen zal hebben. Nu de Minister zich om dit laatste punt blijkbaar weinig heeft bekommerd, het althans niet noodig heeft geacht van zijne meening te dien aanzien te doen blijken, meende men er op te moeten wijzen, dat een korps, dat geen eigen officieren heeft, noodwendig zijn karakter moet verliezen en ten doode is opgeschreven. Het is toch niet te verwachten, dat de korpsgeest, die er naar doet streven den naam van het korps hoog te houden en zoodoende goede militaire eigenschappen kweekt, zich krachtig zal doen gevoelen bij officieren, die niet in het bijzonder voor het korps zijn opgeleid en daarbij slechts tijdelijk dienst doen. Het ontbreken van den korpsgeest bij de officieren, de leiders, zal natuurlijk niet zonder invloed kunnen blijven op de onderofficieren en de manschappen. Men zou gaarne vernemen, of de Minister zich deze gevolgen van zijn voorstel klaar voor oogen heeft gesteld en bereid is die te aanvaarden.

Het uitgangspunt van de Regeering met betrekking tot de vermindering van de organieke sterkte van het korps, werd niet minder onjuist geacht. In stede toch van de vraag voorop te stellen, of de behoeften, waarin het korps moet voorzien, het al dan niet noodig maken, het tekort aan mariniers aan te vullen en verder het verloop te dekken, heeft de Minister, blijkens bijlage A der Memorie van Toelichting, de financieele zijde van het vraagstuk op den voorgrond geplaatst en is rekening houdende met de groote kosten verbonden aan de bevordering van vrijwillige dienstneming, tot de slotsom gekomen, dat de organieke sterkte behoort te worden verminderd.

Het natuurlijk gevolg van een op dergelijke gronden voorgestelde vermindering is, dat de bestemming van het korps tot bescheidener omvang moet worden teruggebracht. Het treft nu wel zeer gelukkig, dat die beperking in de bestemming van het korps volkomen in overeenstemming is met 's Ministers stellige meening, dat het korps mariniers niet anders moet zijn dan hetgeen het tot 1880 is geweest, een korps zeesoldaten, voorziende in de behoeften der zeemacht. Maar dit neemt niet weg, dat financieele overwegingen hier blijkbaar bij den Minister het

Tot dusver, zoo zeiden zij, werd het steeds als een van de groote voordeelen van het korps mariniers met zijn roemvol verleden geacht, dat dit het eenige korps is, dat in eenigszins belangrijke sterkte voor onmiddellijke uitzending naar de koloniën in aanmerking kan komen. De vraag scheen daarom gewettigd, of de Minister van Koloniën zich met de opvatting van het Departement van Marine kan vereenigen en het dus niet noodig acht, dat hier te lande een flinke troep als de mariniers, ter sterkte van b.v. 600 à 800 man, met degelijk kader, steeds gereed is om, wanneer in het een of ander gedeelte van onze uitgestrekte Oost-Indische bezittingen onmiddellijk gevaar dreigt, daarheen te worden gezonden.

Ook voor onze koloniën in West-Indië is het, naar men verder opmerkte, geen onverschillige zaak, welke bestemming aan het korps mariniers wordt gegeven. Uit bijlage A schijnt te blijken, dat van het reeds tal van jaren van verschillende zijden geopperde denkbeeld, een gedeelte van het korps te bestemmen tot bezetting van Curaçao, in hoofdzaak is afgezien op grond van de moeilijkheid, het korps op de daarvoor noodige meerdere sterkte te brengen en te handhaven. Dit bezwaar tenminste wordt overwegend genoemd en afgescheiden gehouden van de principieele opvatting aangaande de bestemming van het korps. Van overleg te dezer zake met den Minister van Koloniën wordt geen melding gemaakt. Toch scheen dat overleg alleszins wenschelijk, aangezien het allicht mogelijk zou zijn, dat alleen door het benutten van het korps mariniers in den vervolge zou kunnen worden voorzien in de steeds moeilijker wordende instandhouding van de bezetting der West-Indische koloniën. Weliswaar beriep zich de Minister Ellis in zijne toelichting op het feit, dat zijne zienswijze met betrekking tot Curaçao steun heeft gevonden in het rapport der bij Koninklijk besluit van 28 Februari 1903, n°, 17, ingestelde Staatscommissie; maar aan dit feit scheen geen overmatig gewicht te mogen worden gehecht, zoolang als niet ook althans de Minister van Koloniën zich met den inhoud van het rapport heeft vereenigd.

Op het oordeel van den Minister van Koloniën werd te meer prijs gesteld, omdat die raadsman der Kroon op 10 November 1905 mededeelde, dat het rapport van evenbedoelde Staatscommissie was toegezonden aan de Gouverneurs van Suriname en Curaçao om daarop te dienen van advies en dat, terwijl een nader advies van den Gouverneur van Curaçao nog niet was ontvangen, van de zijde van diens ambtgenoot van Suriname en van de autoriteiten aldaar zoo ernstige bedenkingen waren gerezen, dat nader overleg onmisbaar was; daaraan werd nog toegevoegd, dat ook bij het Departement van Oorlog tegen het ten uitvoer leggen van die voorstellen bezwaren zijn gerezen, welke niet gemakkelijk te ondervangen zijn. Het beroep op dit door de betrokken autoriteiten ernstig bestreden, aan de Kamer onbekend rapport van eene Staatscommissie, welker juiste opdracht evenmin aan de Kamer is medegedeeld, werd

en integendeel de bestemming van het korps wenscht te beperken en daaronder niet wenscht te handhaven het deelnemen aan expeditiën en militaire verrichtingen, het bewaken van 's Rijks werven, enz. en het verrichten van garnizoensdiensten binnenslands. Voor al deze zaken is geen afzonderlijk korps der zeemacht noodig; het verlangen, over het voorstel ook het oordeel van andere Ministers dan die van Marine te hooren, bewijst zulks reeds voldoende. De wensch, steeds een flinken troep gereed te hebben om op eerste aanvraag te worden uitgezonden naar de koloniën, moge vroeger in het bestaan der mariniers bevrediging hebben gezien, na de eensluidende adviezen, welke daaromtrent reeds jaren geleden uit Indië zijn ontvangen, en na de oprichting van de koloniale reserve, kan, meende men, deze dienstverrichting zonder eenig bezwaar van de taak der mariniers worden afgevoerd. Die taak behoort uit den aard der zaak geen andere te zijn dan het, zooals de Minister het uitdrukt „als zeesoldaten" voorzien in de behoeften der zeemacht.

Daarbij rijst aanstonds de vraag: welke zijn die behoeften der zeemacht, waarin de mariniers moeten voorzien?

Voor het verleden scheen deze vraag gemakkelijker te beantwoorden dan voor het heden en voor de naaste toekomst. Vroeger bestond inderdaad aan boord van de schepen naast de matrozen, die meer bepaaldelijk hunne werkzaamheden in het tuig hadden, behoefte aan een korps van uitsluitend als militair geoefenden. Gevechten boord aan boord behoorden niet tot de uitzonderingen en daarbij deden de mariniers dienst als scherpschutters in de marsen. Thans echter heeft de wijze van krijgvoeren ter zee eene geheele verandering ondergaan; de gevechten hebben op grooten afstand plaats; de kanonnen beslissen en 't geweervuur heeft zijne beteekenis grootendeels verloren. Blijkens hetgeen in bijlage A der Memorie van Toelichting wordt medegedeeld, zal de dienst der mariniers aan boord dan ook vrij wel beperkt blijven tot de bediening van het geschut; daarvoor zullen evenwel matrozen even goed en in de eerste plaats in aanmerking komen. In hoofdzaak zullen, staat in die bijlage te lezen, de mariniers geoefend worden als fuselier en als zoodanig in landingsdivisiën tot steun strekken aan de overige manschappen. Het optreden met landingsdivisiën evenwel behoort eigenlijk in het geheel niet tot de werkzaamheden der marine, al komt het meermalen voor, dat men bij onze expeditiën in Indië de bemanning van de ter plaatse aanwezige schepen ook te land aan de krijgsverrichtingen doet deelnemen. In die gevallen echter staat de matroos steeds naast den marinier en nooit is de noodzakelijkheid gebleken, dat men voor zulke buitengewone gelegenheden zou beschikken over afdeelingen infanterie, die geregeld in het verband der zeemacht zijn opgenomen. Daarenboven, gesteld al — wat men zeer weinig waarschijnlijk achtte —, dat voor handelingen aan den wal de behoefte aan enkele meer geoefenden in de behandeling van het geweer zich in de toekomst zou doen gevoelen, dan zou dit toch in de eerste plaats het geval zijn bij de kleinere

meerdering van het voor den eigenlijken scheepsdienst geoefende personeel en derhalve op eene verhooging van de gevechtswaarde. Aan den wal bewijzen, meende men, de mariniers thans in het belang der zeemacht geen diensten, welke, na opheffing van het korps, niet door het tegenwoordig reeds in dienst zijnde marine-personeel zullen kunnen worden verricht; noch in Nederland, noch in Indië zal voor deze doeleinden het aantal matrozen uitbreiding behoeven. Reeds uit het feit, dat de Minister de sterkte van het korps mariniers wenscht te brengen op 1876 man, zijnde 470 man meer dan het aantal, dat bij oorlogsgevaar in het ongunstigste geval wordt noodig geacht, volgt naar het scheen voldoende, dat het aantal matrozen, dat noodig mocht zijn om de door het opheffen van het korps mariniers ontstane leemte aan te vullen, in elk geval belangrijk kleiner zal zijn dan de sterkte van evengenoemd korps. Daarbij komt nog, meende men, dat de werving van matrozen in de toekomst minder moeilijkheden zal ondervinden, indien slechts eerlang wordt overgegaan tot kazerneering aan den wal. Dat men trots minder hooge salarieering, met de werving van mariniers betere uitkomsten verkrijgt dan met die van matrozen, vindt, naar het oordeel van deze leden, zijn voornaamste oorzaak juist hierin, dat de mariniers niet steeds hun verblijf aan boord der schepen hebben, maar ook van tijd tot tijd eene behoorlijke huisvesting aan den wal genieten. Het argument eindelijk, dat een marinier den lande minder kost dan een matroos, verliest veel van zijne waarde, wanneer men in aanmerking neemt, dat de Minister terecht in de minder gunstige positie van de mariniers verbetering wenscht te brengen.

Naar het oordeel van sommige leden zou het stelsel van den Minister medebrengen, de bijzondere uniform van de mariniers af te schaffen. Een korps, dat geen eigen officieren noodig heeft, behoeft, meende men, ook geen eigen uniform te hebben. Men was daarom verwonderd, dat nog onlangs eene gewijzigde uniform is ingevoerd, en zou gaarne vernemen, of de Minister de afzonderlijke uniform wenscht te handhaven.

Van verschillende zijden werd ten slotte met nadruk verzocht, dat de Minister zich duidelijk en onomwonden uitspreke over de vraag, voor welk doel de vloot behoefte heeft aan mariniers. Mocht die behoefte niet overtuigend kunnen worden aangetoond, dan waren er ook onder de leden, die anders gaarne tot eene reorganisatie van het korps zouden medewerken en de daartoe noodige gelden beschikbaar wilden stellen, verscheidenen, die beslist aan opheffing de voorkeur zouden geven. Hoeveel eerbied zij ook gevoelden voor het roemvol verleden van het korps, die eerbied zou hen niet kunnen bewegen, ten koste van de schatkist een korps in stand te helpen houden, dat in ons verdedigingsstelsel niet meer noodig is. Er werd hierbij aan herinnerd, dat opheffing van het korps, naar de

schatting van een deskundige, ten slotte eene bezuiniging van ongeveer een millioen gulden zou opleveren [1]).

Verscheidene leden zouden bij het antwoord des Ministers tevens gaarne een overzicht ontvangen, aangevende hoe de zaak bij andere zeemogendheden is geregeld. Anderen verklaarden bij voorbaat, dat het bestaan van een afzonderlijk korps zeesoldaten bij andere marines hunne meening niet zou wijzigen, aangezien ook dat feit zijne verklaring vindt in den schroom, welke overal en te allen tijde blijkt, wanneer het geldt een korps op te heffen, dat in het verleden goede diensten heeft bewezen, maar langzamerhand overbodig is geworden.

Ook werd nog gevraagd, of de Minister bij het opmaken van het voorstel is voorgelicht door eene commissie. Indien dat zoo ware, zouden verscheidene leden gaarne met het verslag van die commissie worden in kennis gesteld. Herinnerd werd hierbij aan hetgeen voorviel bij de behandeling der Marinebegrooting voor 1902, toen de Minister Kruys in de Memorie van Antwoord mededeeling deed van de benoeming van eene dergelijke commissie en later bij de openbare beraadslaging op aandrang van leden der Tweede Kamer verklaarde te zullen overwegen, of het wenschelijk en noodig was aan die commissie een ruimere opdracht te geven. Juist ook met het oog op hetgeen destijds werd besproken over overleg met de Departementen van Oorlog en van Koloniën, zouden verscheidene leden er prijs op stellen, te mogen vernemen, wat het resultaat van die overweging is

§ 3. Op grond van hare meening, dat het korps mariniers niet mag worden gelaten in den tweeslachtigen toestand, waarin het tot dusver steeds heeft verkeerd, en dat het geheel in het verband der zeemacht moet worden opgenomen, wenscht de Regeering dat het aan den wal vertoevend gedeelte geen deel meer zal uitmaken van het plaatselijk garnizoen en zal worden onttrokken aan de bevelen van den bevelhebber in de militaire afdeeling, waartoe de garnizoensplaats behoort. Ook zullen het reglement op den garnizoensdienst en de overige reglementen der landmacht op de mariniers niet meer van toepassing zijn.

Deze aanwijzingen ontmoetten weinig of geen bedenking. Maar wel waren er verscheidene leden, die niet konden goedkeuren, dat blijkens de ter kennisneming overgelegde ontwerp-Regeling de inrichting van het korps geheel zal veranderen en alle korpsverband zal worden weggenomen.

Niet alleen zal de commandant van het korps vervangen worden door een inspecteur, die, als adviseur van den Minister, zijn werkkring zal hebben aan het Departement van Marine; maar ook zal de positie van de commandanten der divisiën, waarin de niet-ingescheepte mariniers zullen worden verdeeld, eene geheel andere zijn dan die van de tegenwoordige compagnies-commandanten. Zij zullen niet de bevoegdheden en verant-

1) De »Militaire Gids". jaargang 1906, bladz. 392.

woordelijkheid van dezen overnemen en het best zijn te vergelijken met de divisiechefs aan boord der schepen.

Het meest ingrijpend werd in dit opzicht de opheffing van het eigen officierskorps geacht. In aansluiting aan hetgeen tot bestrijding daarvan reeds werd aangevoerd bij de bespreking van de denkbeelden, welke aan het reorganisatievoorstel ten grondslag liggen, werd gewezen op het verschil tusschen het voorstel van den Minister ELLIS en dat van den tegenwoordigen Minister. Beide voorstellen gaan uit van het denkbeeld, dat in de toekomst in de bevelvoering en opleiding geheel zal worden voorzien door zeeofficieren. Maar, terwijl de Minister ELLIS het, om den noodigen samenhang te behouden en eenheid van oefening te waarborgen, noodzakelijk achtte, uit de zeeofficieren, die zulks wenschen en daartoe geschikt geoordeeld worden, een kern te vormen, uitsluitend bestemd om als commandanten van divisiën en in hoogeren rang bij de mariniers dienst te doen, acht de tegenwoordige Minister zulks in de toekomst niet noodzakelijk en meent hij, dat alleen in den overgangstoestand aan zulk een kern, gevormd door de tegenwoordig bij het korps in dienst zijnde officieren, behoefte zal bestaan, maar dat voor het vervolg in alle rangen in den dienst zal kunnen worden voorzien door zeeofficieren, zij het dan ook, dat voor de hoogere rangen hiertoe bij voorkeur officieren zullen worden aangewezen, die reeds vroeger bij het korps aan den wal geplaatst waren.

Vele leden gaven er hunne verbazing over te kennen, dat dit verschil in zienswijze op een zoo belangrijk punt niet nader is toegelicht. Zij drongen er op aan, dat de Minister alsnog de redenen uiteenzette, welke tot deze afwijking van het oorspronkelijk voorstel hebben aanleiding gegeven. Voorshands scheen aan verscheidenen hunner die afwijking geen verbetering, aangezien daardoor, naar het hun voorkwam, de noodige samenhang zou te loor gaan, zoodra de tegenwoordig in dienst zijnde officieren der mariniers den dienst zullen hebben verlaten.. Acht, zoo zeiden zij, de Minister samenhang en eenheid van oefening niet noodig, dan zou er ook geen reden bestaan om het aantal der kleine detachementen aan boord zooveel mogelijk in te krimpen; immers, deze inkrimping is juist gegrond op de overweging, dat die kleine detachementen niet bevorderlijk zijn aan de oefening en achteruitgang van de militaire eigenschappen ten gevolge hebben.

Verscheidene leden waren van oordeel, dat, indien in verband met de gewijzigde bestemming van de mariniers tot opheffing van het eigen korps officieren moest worden besloten, het vormen van een kern in den geest als door 's Ministers ambtsvoorganger werd voorgesteld, geen aanbeveling zou verdienen. Zij wezen er op, dat, nu, in verband met de verminderde sterkte van het aan den wal vertoevende gedeelte van het korps, in de toekomst slechts twee vaste standplaatsen door de mariniers zullen worden bezet en bovendien door de Regeering betwijfeld wordt, of de betrekking van inspecteur van het korps op den duur gehand-

eerst zou het oogenblik gekomen zijn om tot de aanstelling over te gaan.

Het aanstellen van een inspecteur zou bovendien nog meerdere uitgaven ten gevolge hebben dan diens bezoldiging. Een inspecteur toch kan niet alleen staan; blijkens de ontwerp-instructie zullen hem een officier en het noodige personeel tot het verrichten van de administratieve werkzaamheden worden toegevoegd. Ook hier scheen een beroep op de ervaring voldoende om de vrees te wettigen, dat het bureau er niet zou zijn ter wille van het werk, maar het werk ter wille van het bureau. Allerlei administratieve arbeid zou misschien worden in het leven geroepen, welke ten slotte alleen van nut zou zijn om de onmisbaarheid van den inspecteur met zijn staf te bewijzen. Dat administratief werk noodig zal zijn, ontkende men niet; maar, aangezien aanneming, bevordering, ontslag en pensionneering geen afzonderlijke voorschriften meer zullen vorderen, scheen het, mede in verband met de aansprakelijkheid van de directeuren en commandanten der marine, volmaakt overbodig, voor dat werk een afzonderlijk bureau aan te wijzen.

Andere leden waren van oordeel, dat in den overgangstoestand, althans in den eersten tijd, tot handhaving van eenheid in oefening en opleiding de inspecteur niet wel zou kunnen worden gemist.

Nadere inlichting werd verlangd omtrent de toekomstige indeeling van het korps. Met name zou men gaarne vernemen, hoe groot het aantal divisiën zal zijn. In art. 6 van de voorgestelde Regeling is sprake van het indeelen bij eene depot-divisie en van verdere oefening bij de instructie-divisie te Rotterdam; men vroeg, of deze depot-divisie eene afzonderlijke divisie zal vormen. Welke regeling zal voorts worden getroffen ten aanzien van het kader bij de verschillende divisiën?

Het indeelen van de mariniers in „kazernes" achtten verscheidene leden geen gelukkige gedachte. Het was hun opgevallen, dat in de stukken steeds sprake is van „commandant eener kazerne." Sommigen onderstelden, dat deze oneigenaardige benaming wellicht is gekozen naar analogie van commandant van een schip; anderen deed zij eerder denken aan commandant van eene strafgevangenis. Men achtte het verkieslijk, de benaming „afdeeling" te behouden, en zou gaarne vernemen, of daartegen eenig ander bezwaar bestaat dan dat „afdeeling" en „divisie" vrijwel hetzelfde beteekenen.

Enkele opmerkingen worden nog gemaakt met betrekking tot de artikelen 17 en 18 der ontwerp-Regeling.

Bij het eerste lid van art. 17 wordt bepaald, dat de ingescheepte mariniers bij de verschillende rollen worden geplaatst in overeenstemming met de door hen genoten opleiding. Men meende hieruit te moeten afleiden, dat de mariniers niet allen

dezelfde opleiding zullen genieten; eenige nadere verklaring te dien aanzien scheen niet overbodig.

Het tweede lid van hetzelfde artikel houdt in, dat bezigheden in het tuig en andere meer in het bijzonder op het matrozenvak betrekking hebbende werkzaamheden aan de mariniers niet worden opgedragen. Men merkte in de eerste plaats op, dat van bezigheden in het tuig nog slechts op enkele vaartuigen sprake kan zijn. Maar voorts zou men gaarne vernemen wat aan boord de dagelijksche dienst van de mariniers zal zijn. Gebrek aan bezigheid wekt verveling en deze is de meest gereede aanleiding tot ontevredenheid, welke reeds zooveel aan boord voorkomt en, naar sommigen meenden, voor een deel mede haar oorzaak vindt in het vervallen van een aantal werkzaamheden, die met het tuig in verband stonden.

Waarom zullen, zoo vroeg men naar aanleiding van art. 18, de mariniers aan den wal den linkervleugel en aan boord den rechtervleugel van de troepen der zeemacht vormen?

§ 4. Met betrekking tot de voorgestelde vermindering van de getalsterkte van het korps, welke thans 2220 man bedraagt, werd het niet ondienstig geacht, de meeningen in herinnering te brengen, welke door vroegere bewindslieden ten aanzien van de sterkte zijn verkondigd.

In 1893 wenschte de Minister Jansen de sterkte te brengen op 2056 man, met inbegrip van de officieren. In 1901 gaf de Minister Kruys als zijne meening te kennen, dat met eene sterkte van omstreeks 1500 man, insgelijks met inbegrip van de officieren, zou kunnen worden volstaan; aan die berekening lag evenwel het denkbeeld ten grondslag, dat het korps voortaan uitsluitend uit ingescheepten zou bestaan, zoodat de kazerneering met al den aankleve van dien zou komen te vervallen.

De tegenwoordige Minister volgt ten deze geheel de berekening van zijn ambtsvoorganger, den vice-admiraal Ellis, en komt dan tot 1876 man, zonder officieren. Bij eene vergelijking tusschen dit cijfer en de boven medegedeelde behoort, meende men, in het oog te worden gehouden, dat het thans, in tegenstelling met vroeger, in de bedoeling ligt, het getal der kleine detachementen aan boord der oorlogsschepen zooveel mogelijk in te krimpen. Men onderstelde ten minste, dat bij de cijfers, in bijlage B der Memorie van Toelichting genoemd, met die bedoeling is rekening gehouden. Het was ook in die onderstelling, dat gevraagd werd, hoe de in die bijlage voor de verschillende deelen, waarin daar de zeemacht is gesplitst, genoemde cijfers zouden moeten zijn, indien het stelsel van kleine detachementen behouden bleef. Daarnevens zou men gaarne, ook in verband met een reeds hierboven besproken punt, de vraag beantwoord zien, of de Minister, evenals destijds de Minister Jansen, van oordeel is, dat de mariniers, die van de schepen zouden worden weggenomen, door een gelijk aantal matrozen zouden moeten worden vervangen.

De bijlage B gaf overigens nog aanleiding tot het vragen an eenige inlichtingen.

Voor den dienst aan boord zou bij naderend oorlogsgevaar, oolang de buitenslands vertoevende schepen nog niet binnen ijn, benoodigd zijn 5 sergeant-majoors, 26 sergeants, 83 korpoaals, 1 korporaal-tamboer, 1233 mariniers, 36 tamboers en 22 ijpers, te zamen 1405 man. Deze cijfers ondergaan evenwel eene ermindering, ten gevolge van het in vredestijd niet in dienst ijn van een gedeelte van het materieel, en eene vermeerdering, egens het alsdan in werking zijn van verschillende opleiingen, het in dienst zijn van het instructieschip voor zeemiliciens n de noodzakelijkheid, met het oog op de noodige oefening, an den wal een voldoend aantal onderofficieren en minderen ı de kazernes te houden. Sommige leden zouden nu gaarne orden ingelicht, hoe dit meer benoodigde personeel, ten getale an 676 man, zal worden verdeeld, met name hoevelen daarvan an boord zullen dienst doen bij de verschillende instructiën en oevelen in de kazernes zullen worden gehouden voor oefening.

De aandacht werd voorts gevestigd op het volgende staatje, aarvan, in de daargenoemde rangen en qualiteiten, de eerste olom aangeeft de feitelijke sterkte op 1 Januari 1905; de weede: de sterkte, benoodigd in oorlogstijd, volgens de bijlage B ij het tegenwoordige wetsvoorstel; de derde: de sterkte, benoodigd ij oorlogsgevaar, volgens diezelfde bijlage; de vierde de sterkte, enoodigd in oorlogstijd, volgens bijlage Q van het VIde hoofdtuk der Staatsbegrooting voor het loopende jaar.

djudant-onderofficier . . .	3	3	—	2
ergeant-majoor	14	18	5	5
ergeant.	105	73	26	48
orporaal	168	154	83	131
ıarinier.	1514	1540	1233	1449
amboer.	90	54	36	54
ijper.	31	29	22	23
Totaal . . .	1925	1871	1405	1712

Sommige leden zouden deze verschillen gaarne nader zien oegelicht.

Anderen verklaarden, dat die nadere toelichting hun weinig elang kon inboezemen, aangezien de geheele berekening van ijlage B slechts bij benadering is opgemaakt en elke grondslag oor eene juiste berekening ontbreekt, zoolang als geen belissing zal zijn genomen omtrent de organisatie van de zeemacht ı haar geheel.

Aan het slot van bijlage B wordt verklaard, dat de beorderingskansen ongeveer dezelfde zullen blijven. Voor zooveel e rangen betreft, scheen dit, voor zoover uit de verstrekte

Andere leden, die zich overigens met het behoud van Rotərdam als standplaats zeer wel konden vereenigen, zouden het p prijs stellen, de bedoeling te mogen vernemen van de medeeeling, dat de wenschelijkheid, de mariniers te Rotterdam te ehouden, nog meer op den voorgrond treedt door de omstandigeid, dat daar geen troepen van de landmacht in garnizoen zijn.)eze mededeeling laat zich, meenden zij, slecht rijmen met het əit, dat de mariniers aan den wal niet meer ressorteeren onder en bevelhebber in de militaire afdeeling, niet meer onderworpen ullen zijn aan het reglement op den garnizoensdienst en niet neer tot bestemming zullen hebben, bijstand te verleenen tot andhaving van het openbaar gezag. Ook die leden, die van ordeel waren, dat de verplichting van de mariniers, te voldoen an eene door een daartoe bevoegd burgerlijk gezag gedane ordering, niet kan vervallen door eene wijziging in de Regeling an het korps, zouden gaarne vernemen, hoe de Minister zich e verhouding van de mariniers te Rotterdam voorstelt tot het urgerlijk en het militair gezag; ook in verband met het beaalde bij art. 1 van het aanhangige wetsontwerp tot vaststelling van verplichtingen en bevoegdheden van de militaire nacht bij haar optreden tot hulp van het burgerlijk gezag enz. cheen deze vraag niet zonder belang. Men herinnerde er hierbij an, dat de commandant der mariniers te Rotterdam thans ptreedt als garnizoenscommandant en dienovereenkomstig de echten en verplichtingen heeft, welke aan die autoriteit zijn oegekend.

§ 5. Algemeen juichte men het toe, dat bij de reorganisatie rnstig is gestreefd naar verbetering van de positie der onderfficieren en minderen bij het korps. Velen betuigden hunne ıgenomenheid met de voorgestelde maatregelen.

Door sommige leden werd de wensch geuit, dat de onderfficieren zullen worden gelijkgesteld met de categorie der chippers en bootslieden.

Dat aan onderofficieren of minderen voor zoover zij bij uitondering door de nieuwe soldijrekening in inkomsten zouden chteruitgaan, eene persoonlijke toelage zal worden toegekend, verd toegejuicht; maar men achtte het niet billijk, dat die oelage bij bevordering zou verloren gaan, indien de bevordering ene vermeerdering van inkomsten met gelijk of hooger bedrag lan de toelage ten gevolge heeft. Dan toch zou de bevordering eitelijk geen vooruitgang zijn. Het scheen moeilijk voor de gevallen, welke zich hierbij kunnen voordoen, een algemeenen egel te stellen.

Enkele leden zagen in het streven naar lotsverbetering de ɪrkenning van de tot dusver plaats gehad hebbende verwaarloozing van het lot van het minder personeel, dat thans wordt gelijkgesteld met dat van de eigenlijke marine, en erkenden ıunnerzijds dat thans, zooal niet geheel dan toch grootendeels wordt ingehaald wat gedurende eene lange reeks van jaren is

gesteld — bij inscheping buitengaats eene verhooging van activiteitssoldij zullen ontvangen van f 10 per maand, waartegenover dan natuurlijk de uitkeering van huishuurvergoeding zou komen te vervallen.

Deze regelingen zou niet alleen op de onderofficieren, maar ook op de minderen van toepassing moeten worden verklaard, met dien verstande, dat laatstgenoemden met een lager bedrag zouden moeten genoegen nemen.

Naast de verbeteringen in de positie der onderofficieren en minderen, welke uit de nieuwe regeling zullen voortvloeien, zouden enkele leden gaarne ook nog op andere punten de aandacht der Regeering gevestigd te zien.

Gewezen werd op het zeer ingewikkeld toelagenstelsel voor de verschillende brevetten van bekwaamheid. Sommige leden achtten dit stelsel niet gelukkig; het geeft veel reden tot afgunst, omdat alleen de kans op het certificaat van goed gedrag voor allen gelijk is, maar de andere toelagen veelal afhankelijk zijn van lichaamseigenschappen, welke niet door goeden wil alleen te verkrijgen zijn; jongeren en zij die niet door verblijf tusschen de keerkringen verhinderd waren zich voor een brevet te bekwamen, zullen veelal bevoorrecht zijn boven anderen. Bovenal keurde men af, dat door deze toelagen eene blijvende vermeerdering van jaarlijksch inkomen ontstaat, waardoor zich somtijds het geval voordoet, dat eén mindere in rang ruimer inkomsten geniet dan een boven hem gestelde. In plaats van eene jaarlijksche toelage zouden sommige leden daarom liever eene premie in eens zien toegekend.

In aansluiting aan dit punt werd nadere inlichting gevraagd aangaande de in bijlage C der Memorie van Toelichting vermelde „toelagen aan onderofficieren en minderen voor het geven van onderwijs aan recruten". Tot dusver had men gemeend, dat het geven van dit onderwijs een niet onbelangrijk deel uitmaakte van de taak der onderofficieren; men begreep daarom niet, hoe daarvoor afzonderlijke toelagen moesten worden gegeven.

Geklaagd werd voorts over de onevenredigheid, welke bestaat tusschen sommige toelagen voor officieren en voor onderofficieren. De oudstaanwezende kapitein in Nederland geniet f 2200; zijn ranggenoot in Indië f 5500; voor het verblijf in Indië ontvangt een officier van dien rang dus anderhalf maal het Nederlandsch traktement. Een sergeant detachements-commandant daarentegen ontvangt in Nederland f 576, in Indië f 864, zoodat voor hem de keerkrings-toelage slechts de helft van zijn Nederlandsch traktement bedraagt.

Ook werd wederom aangedrongen op vrij vervoer van gezin en inboedel bij gelaste overplaatsing.

Eindelijk werd gevraagd, hoe het staat met de invoering van pensioenen voor de weduwen en weezen van het personeel der marine.

§ 6. Vele leden betreuren, dat in de toelichting tot het

cieren, hun een voorrecht toekende, waarop zij geen aanspraak kunnen maken; anderen zouden stellig niet nalaten zich hierop als een antecedent te beroepen.

De leden, die het eerst aan het woord waren, erkenden, dat naar streng recht de officieren der mariniers geen gelijkstelling met de zeeofficieren kunnen vorderen. Maar men behoorde hier rekening te houden met het feit, dat de thans voorgestelde reorganisatie, waarbij de organieke sterkte van het korps mariniers wordt verminderd en aan het bestaan van een eigen officierskorps een einde wordt gemaakt, tevens een einde maakt aan alle toekomstdroomen, waaraan zich de officieren hebben kunnen overgeven. Zeker hebben die officieren bij hun indiensttreden niet kunnen rekenen op eene snelle bevordering, maar zij hebben zich toch altijd kunnen vleien met de verwachting, dat door eene reorganisatie, welke reeds zoo lang en telkens opnieuw werd aangekondigd, de kansen zouden verbeteren. Aan die hoop wordt thans plotseling en voor goed de bodem ingeslagen en daarom scheen het onbillijk, de trage bevordering, welke tot dusver het deel was van deze officieren, thans eenvoudig vast te leggen.

Door sommige leden werd gevraagd, of niet vele moeilijkheden zouden worden opgelost, indien de thans bij het korps mariniers in dienst zijnde officieren geheel werden opgenomen in het korps zeeofficieren. Zij zouden dan daarbij rang moeten nemen onmiddellijk na de zeeofficieren, die tegelijk met of het laatst voor hen tot hun tegenwoordigen rang werden bevorderd. Wel zouden zij daardoor somtijds achterstaan bij zeeofficieren, die bij het verlaten van het Instituut hunne tijdgenooten waren; maar hun loopbaan zou minder spoedig behoeven te worden afgesneden dan bij het Regeeringsvoorstel het geval zou zijn. Dat de officieren der mariniers geen kennis hebben van zeevaartkunde, scheen geen bezwaar; er zijn, meende men, bij de zeemacht genoeg betrekkingen, waarvoor die kennis niet wordt vereischt, terwijl bovendien aan de officieren de gelegenheid kan worden gegeven tot het afleggen van een aanvullingsexamen om bewijs te geven van hunne bekwaamheid voor de betrekking van zeeofficier. Ook ware te overwegen, of niet gelegenheid zou kunnen worden gegeven om over te gaan bij de landmacht, hetzij hier te lande, hetzij in Nederlandsch-Indië.

Ingevolge art. 19 der ontwerp-Regeling blijft het aantal luitenant-kolonels bepaald op drie of zooveel minder als in het belang van den dienst door de Koningin wordt noodig geoordeeld. Men vroeg, met het oog op de eerste kolom van het op bladz. 25 voorkomende staatje, of dit aantal ook verband zal houden met het in bijlage C medegedeelde, dat het aantal op twee zal worden gesteld, wanneer de in de toekomst voor het korps geraamde sterkte zal zijn bereikt.

Ook zou men gaarne vernemen, of mede in het stelsel van dezen Minister, indien mocht blijken, dat de betrekking van

hetgeen te minder bezwaar zou ontmoeten, omdat zij allen vroeger tot dat korps hebben behoord.

Aangezien te verwachten is, dat er zich onder de officieren wel zullen bevinden, die bij de veranderde toestanden gaarne den dienst zouden vaarwel zeggen, zou het, naar het oordeel van vele leden, aanbeveling verdienen, hun de mogelijkheid te openen, pensioen te verkrijgen voordat de door de Pensioenwet gevorderde leeftijd en diensttijd zijn vervuld.

Eene bepaling in den geest van die, welke is opgenomen in art. 2, 6°, van de Pensioenwet voor de landmacht 1902, zou aan den wensch dezer leden tegemoet komen. Voor een bijzonderen maatregel scheen hun in dit bijzonder geval alle aanleiding te bestaan.

Door sommigen werd de vraag gesteld, of niet het opheffen van de qualiteiten, bedoeld in art. 21 der voorgestelde Regeling, ten gevolge zal hebben, dat de thans bij het korps in dienst zijnde onderofficieren van deze qualiteiten hunne bevorderingskansen zullen zien verminderen. Mocht het antwoord op die vraag bevestigend luiden, dan zou men gaarne door de Regeering zien in overweging genomen, of niet voor deze onderofficieren een gelijksoortige regeling zou kunnen worden getroffen als voor de officieren.

Enkele leden knoopten hieraan de opmerking vast, dat het doen vervallen van de rangen van sergeant-pijper en sergeant-hoornblazer hun niet wenschelijk voorkwam.

§ 7. Volgens de Memorie van Toelichting kan van de voorgestelde reorganisatie gezegd worden, dat zij tot bezuiniging zal leiden. De bezuiniging, zoo werd opgemerkt, zou niet voortspruiten uit de herziening van de regeling der inkomsten en vooruitzichten van het personeel, waarvan natuurlijk verhooging der uitgaven is te wachten, maar wel van de vermindering der getalsterkte en van de geleidelijke opheffing van het officierskorps. Daaruit volgt ook, dat van de bezuiniging eerst zal kunnen blijken, wanneer de in bijlage C aangegeven organisatie betreffende het officierspersoneel een voldongen feit zal zijn, waarmede nog wel eenige jaren zullen zijn gemoeid.

De becijfering kwam aan sommige leden weinig duidelijk voor. Zoo wordt wel medegedeeld, dat, indien de beoogde herziening van de regeling der inkomsten en vooruitzichten werd doorgevoerd bij de thans bestaande sterkte, het korps aan den wal eene jaarlijksche uitgave zou vorderen van f 460 000, maar het blijkt niet, of met die „thans bestaande sterkte" gedoeld is op de organieke dan wel op de feitelijke sterkte van thans. Voorts wordt als grondslag van de berekening aangenomen, dat van de thans aan den wal vertoevende mariniers 230 man zullen worden ingescheept. Eene verklaring van dit cijfer is achterwege gebleven; men meende, dat zij niet overbodig zou zijn, want men begreep niet recht, hoe bij eene vermindering van de

WIJZIGING VAN DE MARINEBEGROOTING OVER 1906 (REORGANISATIE VAN HET KORPS MARINIERS).

MEMORIE VAN ANTWOORD.

Bij het optreden van ondergeteekende medio Augustus 1905 werd door hem onder de nog niet afgedane onderwerpen ook aangetroffen het wetsontwerp betreffende de reorganisatie van het korps mariniers, ingediend bij Koninklijke boodschap van 5 Mei 1905.

De ondergeteekende vond geen vrijheid dit ontwerp tot het zijne te maken zonder na nauwgezette bestudeering daarvan de overtuiging te hebben verkregen, dat hij geheel de inzichten dienaangaande van zijn ambtsvoorganger deelde.

Toen hem bleek, dat dit niet in allen deele het geval was en tevens dat de herziening van het ontwerp tengevolge van die verschilpunten meer tijd zoude vereischen dan hem beschikbaar bleef, om na nauwgezette studie van het vraagstuk dier reorganisatie een gewijzigd ontwerp daartoe nog tijdig aan het oordeel der Staten-Generaal te onderwerpen, werd door hem aan Hare Majesteit het voorstel gedaan, dit ontwerp in te trekken, teneinde het, in gewijzigden vorm, in den loop van 1906 andermaal aan de Kamer te kunnen aanbieden. Daartoe bestond te meer aanleiding, omdat, in zooverre geheel in tegenstelling met het ontwerp van zijn ambtsvoorganger, het door hem in te dienen ontwerp wijziging en *vermindering* van het eindcijfer der loopende begrooting tengevolge zou hebben.

Zoodra dan ook de begrooting voor 1906 door de Eerste Kamer der Staten-Generaal was goedgekeurd — in Februari van dit jaar — werd het inmiddels gereed gemaakte en omgewerkte ontwerp tot reorganisatie van het korps mariniers door ondergeteekende ingediend en verliet het nog in dezelfde maand zijn Departement.

Tot zijn leedwezen vernam ondergeteekende, dat het een eigenaardigen indruk heeft gemaakt, dat bij het ontwerp geen volledige toelichting is gevoegd, waar hij er zich toe heeft bepaald, de Memorie van Toelichting tot het ingetrokken ontwerp als bijlage over te leggen, onder vermelding der punten, ten aanzien waarvan het nieuwe ontwerp van het oude verschilde. Hij koos deze handelwijze teneinde deze verschilpunten beter in het oog te doen vallen, en de behandeling der zaak te vergemakkelijken voor de leden, die van het oorspronkelijk ontwerp reeds kennis hadden genomen.

Dat nadere toelichting dezer verschilpunten door hem over-

Bestemming en reden van bestaan van het korps mariniers.

Waar in het Voorloopig Verslag met nadruk gevraagd werd een onomwonden uitspraak, voor welk doel de vloot behoefte heeft aan mariniers, meent ondergeteekende tot juiste aanduiding van zijn standpunt, allereerst onder de oogen te moeten zien de vraag of de organisateur eener zeemacht heden ten dage een afzonderlijk korps marine-infanterie in zijn stelsel zoude hebben op te nemen, en hij aarzelt niet die vraag in ontkennenden zin te beantwoorden. Ook hij meent, dat aan den hedendaagschen oorlogsmatroos, in aanmerking genomen de wijze van opleiding en den aard der overige van hem gevorderde diensten, voldoende militaire ontwikkeling, oefening als infanterist en bedrevenheid als schutter kan worden bijgebracht en het dus niet noodig is den marinier naast hem te plaatsen, om in alle voorkomende diensten te kunnen voorzien, ook wat betreft de uitoefening van politiedienst en de krijgsverrichtingen bij debarkement.

Volgt uit het bovenstaande, dat ondergeteekende zich in beginsel als voorstander van de opheffing van het korps mariniers doet kennen, waar de Nederlandsche zeemacht een voor hare samenstelling nog betrekkelijk sterk korps marine-infanterie bezit, daar is de vraag, hoe met dit korps te handelen, van een practisch standpunt te bezien, en dan meent ondergeteekende, dat de voorgestelde reorganisatie daarvan de meest doelmatige oplossing geeft.

Aangezien het tot het korps behoorende personeel voor het grootste gedeelte niet uit de sterkte der zeemacht kan worden gemist, zoude opheffing van het korps niet kunnen worden verkregen door ontslag van dat personeel; overgang naar het matrozen-personeel zoude alleen voor de zeer jonge mariniers, met behulp eener speciale opleiding, mogelijk zijn. Men zoude dus, hoezeer tot spoedige opheffing geneigd, een tijdperk van overgang moeten doormaken, en nu wil het ondergeteekende voorkomen, dat de maatregelen voor dien overgang te nemen geen ander karakter zouden kunnen hebben dan hetgeen thans wordt voorgesteld.

Wordt gevraagd: „is het voorgestelde als overgangsmaatregel bedoeld, waarom het dan niet van den beginne af als zoodanig aangekondigd?" dan zij geantwoord: „het kan blijken een overgangsmaatregel te moeten zijn, maar het is niet noodig dit thans te beslissen." Hiermede wordt het terrein der recruteering van het mindere marine-personeel betreden.

Matrozen vorderen voor hunne opleiding langen tijd en moeten daarom op jeugdigen leeftijd worden aangenomen; met mariniers is dit in mindere mate het geval. De aanneming en opleiding van het korps mariniers is dus minder kostbaar dan die der matrozen, en nu schijnt het ondergeteekende aangewezen, deze wijze van recruteering van een gedeelte van het personeel der zeemacht voorshands niet prijs te geven.

verkeeren, terwijl ook de afdeeling mariniers te Willemsoord zonder nadeel zal kunnen worden gemist. Door een en ander zal de formatie van het korps kleiner kunnen vallen dan in de bijlage becijferd.

Uit de Memorie van Toelichting bij het VI[de] Hoofdstuk der Ontwerp Staatsbegrooting voor 1907 zal voorts blijken, dat de voor de toekomst gedachte samenstelling der vloot, nadat het oude defensie-materieel geheel buiten gebruik zal zijn gesteld, nog meer vermindering der sterkte van het korps mariniers zal medebrengen.

Hierbij dient niet te worden uit het oog verloren, dat naarmate de sterkte van het korps, in verband met de behoefte der vloot, meer wordt ingekrompen, het gedeelte van het korps dat tot uitzending naar de Koloniën ter deelneming aan militaire verrichtingen beschikbaar kan worden geacht, kleiner wordt.

Ondergeteekende ziet hierin voor zich geen bezwaar, aangezien naar zijne meening het denkbeeld, de mariniers nog voor dit doel te bestemmen, geheel behoort te worden losgelaten. De practijk van vele jaren wijst uit, dat de behoefte aan zoodanig korps niet gevoeld wordt, getuige het gebeurde tijdens de krijgsverrichtingen op Lombok in 1894, toen de behoefte oogenschijnlijk klemmender was dan ooit te voren en eene afdeeling mariniers voor uitzending gereed was, doch de uitzending door de Indische Regeering niet werd verlangd.

Wat het op bladz. 10 van het Voorloopig Verslag voorkomend staatje betreft, is de meening, dat de tweede kolom de sterkte aangeeft in oorlogstijd, niet juist. Blijkens meergenoemde bijlage B toch is dit de sterkte in vredestijd.

De vierde kolom is berekend met inachtneming der thans bestaande organisatie en geeft daardoor een hooger cijfer dan de derde kolom.

Door verscheidene leden werd, met het oog op de gewijzigde bestemming van het korps mariniers, de meening gevraagd van de Regeering in haar geheel. Zij achtten onvoldoende gewicht toegekend aan een *Rijks*belang ter wille van een *Marine*belang. Ondergeteekende meent ten aanzien van dit gevoelen te moeten opmerken, dat waar het wetsontwerp werd ingediend in overleg met en na goedkeuring door den Raad van Ministers, het Rijksbelang uit den aard der zaak overweging heeft gevonden.

Door de Commissie, ingesteld bij Koninklijk besluit van 28 Februari 1903 n°. 17 werden de financieele gevolgen van eene bezetting te Curaçao door een detachement mariniers van voldoende sterkte becijferd op eene vermeerdering van uitgaven van *f* 70.000 naar den bestaanden grondslag van traktementen en soldijen, waarvan bij dit ontwerp verhooging wordt voorgesteld, terwijl daaronder zelfs niet begrepen zijn de aanmerkelijk hoogere kosten van eventueele pensionneering en die van de opleiding enz. van het meerder benoodigde personeel.

De opmerking, dat de *bestemming* van het korps niet meer zoude zijn het verleenen van bijstand tot handhaving van het

eenigen tijd den rang van kapitein bekleeden, is minder juist. Die opheffing berust op de overtuiging van ondergeteekende, reeds uitgesproken in de Memorie van Toelichting, dat in den dienst bij het korps mariniers evengoed door zeeofficieren kan worden voorzien.

Het behouden van een bepaalde kern van officieren der mariniers acht hij dan ook niet noodzakelijk om eenheid van oefening en samenhang — van welker belang ook hij ten volle overtuigd is — te waarborgen. In het overgangstijdperk acht hij die voldoende gewaarborgd door de samenwerking der nog in dienst zijnde officieren der mariniers en de daarbij gedetacheerde zee-officieren.

Overgang der officieren bij de landmacht, zoo hier te lande als in Nederlandsch-Indië, zal van de zijde van ondergeteekende geen tegenstand ontmoeten; doorgaans evenwel stuit die maatregel af op de moeielijkheid, de belangen der candidaten voor overgang in overeenstemming te brengen met die der leden van het korps, waarin de overgang wordt verlangd.

Wat betreft een eventueele overgang bij het korps zeeofficieren is hij van meening, dat, moge al door een aanvullingsexamen van voldoende theoretische kennis als zeeofficier kunnen blijken, toch geen waarborg te verkrijgen is voor het bezit van de even noodzakelijke practische bekwaamheid.

Door sommige leden werd, bij behoud van een eigen korps officieren voor de mariniers, een weg aangegeven om in hunne vooruitzichten verbetering te brengen, door nl. hun werkkring te verruimen door het doen waarnemen van betrekkingen, thans door zeeofficieren vervuld. Dat dit in enkele gevallen mogelijk is en dan ook reeds geschiedt, mag toch zeker geen reden zijn tot het handhaven van een afzonderlijk korps officieren met afzonderlijke opleiding. Waar ondergeteekende de zeeofficieren volkomen geschikt acht alle diensten van de officieren der mariniers te vervullen, acht hij opheffing van dit korps officieren te verkiezen.

Tot zijne voldoening vindt ondergeteekende bij sommige leden steun voor zijne meening, dat althans in den eersten tijd de inspecteur niet wel zou kunnen worden gemist. Dat die betrekking niet zal worden gehandhaafd, indien mocht blijken dat zij niet strikt noodzakelijk is, spreekt van zelf. Eene verklaring in dien zien af te leggen acht hij overbodig.

Of de rang van kolonel, wanneer de betrekking van inspecteur niet meer noodzakelijk wordt geacht, zal kunnen worden bekleed door den commandant eener afdeeling, zal te zijner tijd ernstig overwogen worden.

De aantallen hoofdofficieren en subalterne officieren, welke bij de afdeelingen zullen worden geplaatst, houden nauw verband met de sterkte dezer afdeelingen, welker formatie afhankelijk zal worden gesteld van de behoefte der vloot, in verband met de voorziening in de bewaking van 's Rijks werven door ander personeel.

ligt het voor de hand, dat de hoofdofficiersrang slechts voor een enkele der thans in dienst zijnde officieren zou zijn weggelegd.

Waar bij de door ondergeteekende voorgestelde regeling *alle* officieren gebaat zullen zijn en geldelijk in belangrijk gunstiger positie komen, meent hij deze wijze van handelen boven een andere te moeten verkiezen.

In den eersten tijd zullen nog drie afdeelingen der mariniers aanwezig zijn en zal de jongste luitenant-kwartiermeester ondergeschikt dienen. Is eenmaal Amsterdam als standplaats opgeheven en is alsdan het aantal officieren van den administratieven dienst nog even groot, dan zal wellicht één dier officieren kunnen worden aangewezen om dienst te doen bij de marine in eene betrekking aan den wal.

Voor het geval dat officieren der mariniers mochten wenschen onder de veranderde omstandigheden den dienst vaarwel te zeggen, zal ondergeteekende in overweging nemen, een wetsontwerp aanhangig te maken, om pensionneering op de in het Voorloopig Verslag (op bladz. 15, 4e alinea) aangegeven wijze mogelijk te maken.

Verbetering van de vooruitzichten der onderofficieren en minderen.

Met voldoening zag ondergeteekende dat het streven naar verbetering van de positie der onderofficieren en minderen werd toegejuicht.

Wat de bezoldiging aangaat zijn naar zijne meening de onderofficieren der mariniers echter beter te vergelijken met de onderofficieren van het konstabels- en torpedistenpersoneel dan met de bootslieden.

Wat de gehuwden bij het korps betreft, wenscht hij dezen geheel op den zelfden voet te behandelen als het overige gehuwde marinepersoneel. In den laatsten tijd zijn, wat de plaatsingen betreft, reeds vele gunstige bepalingen in het leven geroepen, als: „Verhooging van soldij bij plaatsing aan wal zonder en met vrije woning", „Toelage bij vergunning om niet aan boord verblijf te houden" enz. Hierbij zij opgemerkt, dat in de toekomst eene afdeeling der mariniers wordt gelijkgesteld met een schip.

Voor de mariniers in dit opzicht eene afzonderlijke regeling te maken acht hij niet aanbevelenswaard.

De verdere voorstellen van de leden, die deze zaak ter sprake brachten, betreffen principieele wijzigingen en zouden gedeeltelijk belangrijke offers eischen van de schatkist. Ondergeteekende vermeent dan ook bij de behandeling van *dit* wetsontwerp hieromtrent geene nadere toezegging te kunnen doen. Dit laatste geldt eveneens voor het „vrije vervoer van gezin en inboedel bij gelaste overplaatsing" en voor de „pensionneering van de weduwen en weezen van het personeel der marine." Bij overplaatsingen maken de mariniers, evenals de overige schepelingen, reeds gebruik van het verhuisvaartuig.

Sommige leden waren bevreesd, dat de opheffing der in art. 21 bedoelde qualiteiten de bevorderingskansen voor de on-

Verslag ook door verschillende leden van groot belang wordt geacht.

Tegen afstand van de thans bestaande marinierskazerne te Rotterdam zal door de gemeente aan het Rijk de beschikking worden gegeven over een ander zeer veel grooter gebouw, waar ruimte zal zijn voor 350 à 400 manschappen. Om dit gebouw voor kazerne geschikt te maken zal het evenwel eene verbouwing moeten ondergaan, waartoe de noodige gelden op het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1907 zijn aangevraagd.

Nog werden enkele opmerkingen gemaakt met betrekking tot de artikelen 17 en 18 der ontwerp-Regeling.

Ondergeteekende merkt hieromtrent op, dat waar gesproken wordt van „in overeenstemming met de door hen genoten opleiding" hiermede niet bedoeld wordt, dat de mariniers niet alle dezelfde opleiding zullen genieten, doch die uitdrukking werd slechts gebezigd in tegenstelling met „matrozenopleiding", zooals het overige dekpersoneel die ontvangt.

Daar de mariniers ook in de batterijen zullen geplaatst worden, ligt hierin reeds een gedeelte van hunnen werkkring opgesloten, terwijl zij in dezelfde mate als de matrozen werkzaam zullen zijn bij het onderhoud van het schip. Verder de overige noodzakelijke oefeningen in het oog houdende, vreest ondergeteekende niet, dat de mariniers in tegenstelling van de overige schepelingen te weinig werk zullen hebben.

De plaats der mariniers bij oefeningen en parades aan den wal werd indertijd geregeld met het oog op het houden van gezamenlijke parades van zee- en landmacht. Waar tot nu toe de mariniers aan boord den rechtervleugel vormden, kwam ondergeteekende wijziging van deze bepaling niet noodzakelijk voor.

Waar in het Voorloopig Verslag geklaagd wordt over onevenredigheid tusschen sommige toelagen voor officieren en voor onderofficieren, zijn de als voorbeelden aangehaalde cijfers niet geheel juist. De oudste kapiteins ontvangen toch in Nederland niet f 2200 maar f 2900 's jaars, aan boord genieten zij zelfs f 3200; binnen de keerkringen ontvangen zij f 5600. Een sergeant na 8 jaar dienst in het vaste korps heeft in Nederland f 682, binnen de keerkringen f 940 's jaars.

Intusschen acht ondergeteekende de traktementen van officieren en onderofficieren, zoowel in de koloniën als in Nederland, niet wel vatbaar voor vergelijking. De in de regeling voorgestelde traktementen van laatstgenoemden zijn in overeenstemming met die der uit de matrozen voortgekomen ranggenooten.

Waar gezegd wordt dat bij de thans bestaande sterkte het korps aan den wal eene jaarlijksche uitgave zou vorderen van f 460.000 wordt gedoeld op de feitelijke sterkte bij de indiening van het wetsontwerp, die ongeveer 1920 man bedroeg en wel 750 aan den wal en 1170 aan boord.

Aangenomen werd, dat er in de toekomst slechts 520 man

aan den wal zullen vertoeven. De uitdrukking, dat van de thans aan wal vertoevende mariniers nog 230 man zullen worden ingescheept, eischt inderdaad verduidelijking. Die 230 man zijn het verschil tusschen de 750, die bij de tegenwoordige sterkte in de kazernes zijn en de 520, die voor de toekomst gerekend worden daarin te zullen verblijven; het verschil tusschen de feitelijke sterkte op het tijdstip der indiening van het wetsontwerp 1920 en de daarbij voorgestelde toekomstige slechts 1876 is 44 koppen; zoodra dus die toekomstige sterkte zou zijn verkregen, schepen er niet 230, doch 230 min 44 in.

Het aangeduide verschilcijfer van f 17.000 moge in het bovenstaande eene verklaring vinden.

Blijkens het medegedeelde in de Memorie van Toelichting bij het VIde hoofdstuk der Ontwerp-Staatsbegrooting voor 1907 zal eene organisatie der zeemacht, naar het denkbeeld van ondergeteekende, het mogelijk maken dat in den tot dusverre door de officieren der mariniers verrichten dienst, door zeeofficieren wordt voorzien, zonder dat daarvoor tot uitbreiding van het korps behoeft te worden overgegaan.

De verwachting, dat het onderhavige wetsontwerp zóó tijdig door de Staten-Generaal zou zijn behandeld, dat het nog vóór 1 Juli tot wet verheven zou zijn, is niet verwezenlijkt geworden.

Het komt er thans dus slechts op aan, de zekerheid te verkrijgen, dat *in beginsel* de Staten-Generaal aan de voorgenomen en, naar de Regeering vermeent te hebben aangetoond, dringend noodige reorganisatie van het korps mariniers, hunne goedkeuring hechten.

Vermits niet is aan te geven, met welken datum bedoelde reorganisatie in werking zal kunnen treden, omdat die afhankelijk is van het tijdstip, waarop eventueel het wetsontwerp door de Eerste Kamer mocht worden aangenomen, heeft ondergeteekende er zich toe bepaald, bij Nota van Wijziging in het wetsontwerp zoodanige verandering aan te brengen, dat het artikel, houdende kosten van het korps mariniers, worde verminderd met f 100.

Ondergeteekende heeft gemeend de in het oorspronkelijke wetsontwerp begrepen vermindering van art. 37 met f 50.000, zijnde het *geraamde* bedrag der schuldsaldo's van het personeel van het korps mariniers, in de kleeding- en uitrustingrekening, thans niet te moeten handhaven, omdat ook zonder deze vermindering bij de wet, het artikel zal worden te goed geschreven met het *werkelijk* bedrag der bedoelde schuldsaldo's op 31 December 1906, welk bedrag derhalve op art. 37 der Marinebegrooting voor het loopende jaar onbeschikt zal blijven.

In verband met de in het wetsontwerp aangebrachte wijzigingen, wordt een gewijzigd ontwerp van wet bij deze Memorie overgelegd.

De Minister van Marine,
STUART.

TAAT VAN HET BENOODIGDE PERSONEEL ONDEROFFICIEREN EN MINDEREN HET KORPS MARINIERS BIJ OORLOGSGEVAAR, TERWIJL DE SCHEPEN VOOR ALGEMEENEN DIENST NOG BUITENGAATS ZIJN.

BESTEMMING.	Adj.-onderoff.	Serg.-majoor.	Sergeant.	Serg.-tamboer.	Korporaal.	Korp.-tamboer.	Korp.-pijper.	Marinier der 1ste, 2de en 3de klasse.	Tamboer der 1ste, 2de en 3de klasse.	Pijper der 1ste, 2de en 3de klasse.	Toelichtingen.
Nederlandsch-Indië.											
egentes" of „Holland" [1])	—	—	5	—	15	—	—	190	10	5	
'achtschip Soerabaia . (v.o. vrijkomende bemanng van 4 flottieljevaarigen).	—	1	1	—	8	1	—	79	6	1	
Totaal Nederl.-Indië.		1	6	—	23	1	—	269	16	6	
West-Indië.											
Iolland"	—	—	1	—	3	—	—	38	2	1	
ıntschapswacht te Peng	—	—	1	—	3	—	—	36	1	—	
Totaal . .	—	1	8	—	29	1	—	343	19	7	
t. bovenrol.	—	—	—	—	1	—	—	17	1	—	
al Koloniën en Peking.	—	1	8	—	30	1	—	360	20	7	
Buitengaats.											
Iolland's"	—	—	2	—	6	—	—	76	4	2	Aflossing en algem. dienst.
Regentes"	—	—	1	—	3	—	—	38	2	1	
Iautilus".	—	—	1	—	1	—	—	9	1	—	
otaal buitengaats . .	—	—	4	—	10	—	—	123	7	3	
Nederland.											
ıntserd materieel . .	—	—	5	—	16	—	—	298	11	5	
ɔpantserd materieel, ıcht- en instructiesche- n en speciale diensten n den wal	—	—	5	—	19	—	—	154	—	—	
Totaal Nederland. . .	—	—	10	—	35	—	—	452	11	5	
Algemeen totaal. . .	—	1	22	—	75	1	—	935	38	15	

[1]) Waar hier in afwijking van het bepaalde in art. 1 van het Koninklijk ıit van den 4den Juni 1897 (Staatsblad nº. 163) de formatie van het ərlandsche eskader in Oost-Indië is gesteld op 5 schepen, type „Regentes" Holland", veroorlooft ondergeteekende zich, ter verklaring van die afwij-, beleefdelijk te verwijzen naar de Memorie van Toelichting tot de ooting voor het dienstjaar 1907.

Voor de tamboers bedragen deze getallen respectievelijk *19* in de koloniën, *31* op de vloot in Nederland en buitengaats en *3* in de kazernes.

Voor de pijpers *7* in de koloniën, *13* op de vloot in Nederland en buitengaats en *2* in de kazernes.

Ten aanzien van de onderofficieren zijn deze verhoudingen nog gunstiger, zoodat voor allen aan de in den aanvang gestelde voorwaarden wordt voldaan.

Betreffende de bevorderingskansen valt het navolgende op te merken:

De verhouding tusschen de korporaals en minderen is thans 1 : 10,5, na de reorganisatie 1 : 9; tusschen sergeants en korporaals thans 1 : 1,6, later 1 : 2,2; tusschen sergeant-majoors en sergeants thans 1 : 7,5, later 1 : 5,7 en tusschen adjudanten-onderofficier en sergeant-majoors thans 1 : 4,5, later 1 : 4.

Waar in sommige rangen de verhouding eenigszins ongunstiger is geworden, wordt zulks weder opgeheven in andere rangen. Dat de kans voor de mariniers om onderofficier te worden ongeveer dezelfde zal blijven, blijkt hieruit, dat thans de verhouding tusschen het aantal mariniers en het gezamenlijk aantal adjudanten-onderofficier, sergeant-majoors, sergeants en korporaals 6,15 tot 1 bedraagt tegen 5,8 tot 1 na de reorganisatie.

GEWIJZIGD ONTWERP VAN WET.

Artikel 1.

Artikel 37 van het VIde hoofdstuk der begrooting van Staatsuitgaven voor het dienstjaar 1906 (*Departement van Marine*):

wordt verminderd met *éénhonderd gulden* (f 100).

Artikel 2.

Ten gevolge van voorschreven vermindering, wordt het totaal der IIIde afdeeling en het eindcijfer van het VIde hoofdstuk verminderd met *éénhonderd gulden* (f 100).

MEMORIE VAN TOELICHTING.

9de Afdeeling.

Voor Marine kon op het Iste hoofdstuk *f* 8 170 minder worden uitgetrokken, dan voor het loopende jaar het geval was, op het IIde hoofdstuk toont deze afdeeling eene verhooging van *f* 136.021, tenslotte dus eene vermeerdering van *f* 127 851.

Op het IIde hoofdstuk is een bedrag van *f* 90 000 uitgetrokken voor den bouw van een kazerne voor marine-schepelingen in een koel klimaat. Er bestaat uitzicht, dat het ten Zuiden van Poespo gelegen gezondheids-etablissement Nongko-Djadjar kan worden aangekocht. Daar dit eene wijziging moet ondergaan, is het voorloopig niet zeker, dat met het genoemde bedrag zal kunnen worden volstaan.

Door het verhoogde eindcijfer is ernstig overwogen of het inderdaad onvermijdelijk is te achten in 1907 het Ned. eskader in O.-I. weer te brengen op de daarvoor organiek aangewezen sterkte van zes krachtige oorlogsschepen, maar in overleg met den Gouverneur-Generaal is dienaangaande geen noodzakelijkheid gevonden.

De begrooting rekent derhalve weer op een Ned. eskader van vijf schepen, waardoor een besparing op de marineuitgaven van vier tonnen gouds wordt verkregen.

Bezuiniging, waar mogelijk, is te meer geboden, nu aanzienlijke uitgaven wachten voor den bouw van het ontworpen nieuwe droogdok. Ongerekend het transport naar Indië en de kosten voor het gereedmaken van de ligplaats, wijst het ontwerp een bedrag van *f* 1 450 000 aan. Het ontwerp is ter beoordeeling naar Indië gezonden. Inmiddels is ook de vraag gerezen of Soerabaja wel de aangewezen plaats voor het dok is. Hieromtrent zal ook het oordeel van den handel worden ingewonnen.

Indien de ter zake dienende gegevens tijdig inkomen, dan zal overwogen worden om de aanschaffing en exploitatie nader bij een afzonderlijk wetsontwerp aan het oordeel van de Volksvertegenwoordiging te onderwerpen.

Voor H.H. Leden der Marine-Vereeniging en geabonneerden het Marineblad wordt gelegenheid gegeven tot **kosteloos** adv teeren in onderstaande rubriek.

MARINEBEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1907.

ONTWERP VAN WET.

Artikel I.

Het VIde hoofdstuk der begrooting van Staatsuitgaven voor het dienstjaar 1907, betreffende het *Departement van Marine*, wordt vastgesteld als volgt:

ISTE AFDEELING

Militaire uitgaven.

Iste Onderafdeeling.

Kosten van beheer en administratie.

A. *Departement.*

Art. 1. Bezoldiging van den Minister . . .	f 12 000,00
Art. 2. Jaarwedden van den secretaris-generaal, de verdere ambtenaren, tijdelijk werkzaam gestelde personen en bedienden, toelagen en schrijfloonen.	106 850,00
Art. 3. Periodieke traktementsverhoogingen in vorige jaren toegekend en in den loop van het begrootingsjaar nog toe te kennen aan de in artikel 2 bedoelde ambtenaren beneden den rang van adjunct-commies en aan de bedienden. . .	6 025,00
Art. 4. Bezoldigingen van eervol afgevoerde officieren en van ingenieurs, traktementen en toelagen of activiteitsstraktementen van officieren, activiteitssoldijen en toelagen van onderofficieren, enz.	45 453,66[5]
Art. 5. Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk en kleine uitgaven	21 240,00

B. *Marinestaf.*

Art. 6. Activiteitstraktementen van den chef en verdere officieren, benevens activiteitssoldijen en toelagen van onderofficieren	25 444,00

C. *Directiën en commandementen der marine.*

Art. 7. Activiteitstraktementen en toelagen van directeuren en commandanten en van officieren,

en vaartuigen; kosten van herstelling van 's Rijks schepen en vaartuigen bij particulieren; kosten van materieel der werfscholen en der werfdivisie; kosten van dokhuur, vervoer, bereiding en keuring, mitsgaders vergoeding van kosten voor schaden, veroorzaakt bij aanvaringen door 's Rijks schepen en vaartuigen, niet elders genoemd. . .	*f* 1 740 405,00
Art. 17. Aanbouw van schepen en vaartuigen door particulieren; kosten van vervoer, beproeving, conservatie, keuring en toezicht.	450 000,00
Art. 18. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van geschut, affutage, draagbare vuur- en blanke wapenen en ledergoed, alles met toebehooren; projectielen, buskruit, vuurwerken, gereedschappen en alle zaken die daarop betrekking hebben; kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring	357 880.00
Art. 19. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van torpedo's en lanceerinrichtingen, alles met toebehooren; gereedschappen, waarlooze deelen en materialen, schietkatoen en andere ontploffingsmiddelen; kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring	320 824.00
Art. 20. Aanschaffing en herstelling van scheepsstoomwerktuigen en ketels, daarvoor benoodigde materialen en voorwerpen, machinekamerbehoeften; kosten van vervoer, van toezicht bij de vervaardiging en van beproeving	829 000,00
Art. 21. Aanschaffing van steenkolen; kosten van vervoer, laden en lossen	475 000,00
Art. 22. Kosten buitenslands gemaakt tot herstelling, toetuiging en uitrusting van schepen, uitgezonderd steenkolen; kosten van vervoer en toezicht.	133 500,00

B. *Personeel van de werkplaatsen, de havendiensten en de werkvaartuigen.*

Art. 23. Bezoldigingen, daggelden en toelagen van mindere geëmployeerden en werklieden bij 's Rijks werven; activiteitstraktementen van machinisten der actieve zeemacht, gedetacheerd bij 's Rijks werven voor conservatie der schepen; activiteitssoldij van de stokers voor binnenlandschen dienst; kosten van onderwijs voor de leerlingen op 's Rijks werven, loonen voor buiten of op de werven door particulieren verrichte werkzaamheden, en kosten van kleeding	1 432 029,00

Art. 33. Vaste traktementen van onderofficieren in het vaste korps met uitzondering van die van het stokerspersoneel . . . . *f* 54 405,00

B. *Kosten voor het personeel der actieve zeemacht.*

Art. 34. Kosten van het personeel der actieve zeemacht, bestaande in: activiteitstraktementen, activiteitssoldijen en toelagen; traktementen, toelagen, soldijen, vergoedingen en tegemoetkomingen van de marinereserve, de militaire kustwachters en de militaire loodsen; activiteitstraktementen en soldijen, benevens toelagen aan personeel der zeemacht, dat op grond eener geneeskundige verklaring verpleegd wordt in eigen woning of in het buitenland; toelagen voor eens ter tegemoetkoming in de kosten van uniform-wijziging, toe te kennen aan de tot adjudant-onderofficier te bevorderen sergeant-majoors; premiën bij wedstrijden, ernstexercitiën en andere practische oefeningen en kosten voor aankoop van medailles bij die wedstrijden toe te kennen; voorschotten ter voorziening in de behoefte aan kleedingstukken, kooigoederen, de betaling der reparatie-loonen en alle overige daarmee verband houdende kosten; gratis verstrekking van wollen kleeding aan schepelingen, dienende bij den torpedodienst en aan boord der schepen voor toezicht op de zeevisscherij; toelagen aan geneeskundig en pharmaceutisch personeel der landmacht, voor diensten ten behoeve der zeemacht 2 702 000,00

Art. 35. Kosten verband houdende met aanneming en reëngagement van schepelingen voor de zeemacht en de marine-reserve 90 000,00

D. *Kosten van opleiding van personeel der zeemacht.*

Art. 36. Kosten van het Koninklijk Instituut voor de Marine:

a. activiteitstraktementen, bezoldigingen, activiteitssoldijen, toelagen, kost- en zakgelden van het personeel en van de adelborsten . . . . . 94 358,36[5]

b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor het dagelijksch onderhoud van de gebouwen en terreinen en voor ontspanning . 71 541,40

Art. 37. Kosten van opleiding van adspirant-administrateurs:

a. activiteitstraktementen, toelagen en zakgelden van het personeel en van de adspirant-administrateurs 8 769,90

Art. 43. Reis-, verblijf- en vacatiekosten voor voorzitters en leden van examen-commissiën; belooning van den president en een vast lid der commissiën tot het examineeren van zee-officieren en adelborsten en alle verdere kosten voor het houden van examens. . . . . *f*	10 950,00
E. *Kosten van schafting, enz.*	
Art. 44. Kosten van schafting en aanschaffing van zeep, van Rijkswege verstrekt wordende, benevens alle daarop vallende kosten, waaronder ook begrepen activiteitstraktementen van officieren, belast met het toezicht op de bereiding, gelden voor extra uitgaven op feestdagen en bij andere gelegenheden, zoomede kosten van de voeding bij tijdelijk verblijf aan den wal. . . .	889 000,00
Art. 45. Kosten van de marinebakkerij:	
a. daggelden en toelagen van het personeel .	8 157,45
b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor de aanschaffing van graan, meel en verdere benoodigdheden voor het bakken en voor het dagelijksch onderhoud van het gebouw met inventaris	34 921,00
F. *Kosten van geneeskundige verpleging aan den wal en verstrekking van geneesmiddelen, enz.*	
Art. 46. Activiteitstraktementen, activiteitssoldijen en toelagen van het personeel bij de marinehospitalen en bij den geneeskundigen dienst in de maritieme directie te Amsterdam	67 941,00
Art. 47. Dagelijksch onderhoud en herstelling van gebouwen, barakken en terreinen ten dienste van de verpleging van zieken; aanschaffiing, onderhoud en herstelling van meubilair en verdere inventarisgoederen; kosten van verstrekking van licht en water, aanschaffing en vervoer van brandstoffen, benevens alle kosten vallende op de onderwerpen in dit artikel bedoeld	19 850,00
Art. 48. Kosten van verpleging van zieken in hospitalen, burgergestichten ook in het buitenland en bij particulieren; transport van zieken; aanschaffing van geneesmiddelen en verdere behoeften voor de hospitalen en de schepen, zoomede ziekenkost voor die hospitalen; belooning van officieren van gezondheid van de landmacht voor genees- en heelkundige diensten, bewezen aan personeel der zeemacht; kosten van reinigingsbaden; kosten van voorziening in de geneeskundige hulp en verstrekking van geneesmiddelen aan het daarop	

IVde Onderafdeeling.

Militaire Hydrographie.

A. *Algemeene dienst.*

Art. 53. Activiteitstraktementen van officieren, toegevoegd aan den chef der afdeeling hydrographie voor de militaire hydrographie	*f* 900,00
Art. 54. Kosten voor het vervaardigen en uitgaven van militair hydrographische kaarten en alle daarop betrekking hebbende uitgaven . . .	650,00
Art. 55. Reis- en verblijfkosten voor reizen ten behoeve der militaire hydrographie	100,00

B. *Opnemingsvaartuigen.*

Art. 56. Kosten der opnemingsvaartuigen:	
a. activiteitstraktementen, tafel- en andere toelagen, maandgelden en activiteitssoldijen van de officieren, onderofficieren en minderen, kosten van voedsel en verdere verstrekkingen	23 100,00
b. aanbouw, herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting en alle daarop en op de beweging der opnemingsvaartuigen vallende kosten; vergoeding van kosten voor schade, veroorzaakt bij aanvaringen door opnemingsvaartuigen	13 000,00
	f 37 750,00

Vde Onderafdeeling.

Pensioenen, onderstanden, wachtgelden, enz.

Art. 57. Pensioenen en onderstanden, uitgezonderd die begrepen in de 2de afdeeling, daarbij gerekend op eventueele uitkeeringen aan veroordeelde gepensionneerden of onderstand genietenden bij ontslag uit de gevangenis of 's Rijks werkinrichting	2 348 614,50
Art. 58. Tijdelijke en voorloopig verleende pensioenen, zoomede onderstanden, daarbij gerekend op eventueele uitkeeringen aan veroordeelde gepensionneerden of onderstand genietenden bij ontslag uit de gevangenis of 's Rijks werkinrichting	20 000,00
Art. 59. Gratificatiën en onderstanden aan militairen of gewezen militairen der zeemacht, die wegens ziels- of lichaamsgebreken den dienst verlaten of hebben verlaten:	
a. gratificatiën aan onderofficieren en mindere schepelingen en mariniers, die zonder aanspraak op pensioen uit den dienst worden ontslagen . .	1 500,00

b. gratificatiën en onderstanden aan gewezen militairen, die vóór het in werking treden der Pensioenwet voor de zeemacht 1902 den dienst hebben verlaten	*f* 1 500,00
Art. 60. Wachtgelden van gewezen burgerlijke ambtenaren voor zooverre niet vermeld in de 2de afdeeling	*Memorie.*
Art. 61. Aandeel van het Departement van Marine in de kosten van den Militairen Pensioenraad voor zooverre die niet gekweten worden ten laste van de 2de afdeeling	866,00
Art. 62. Toelagen, ingevolge art. 3 der wet van 9 Mei 1890 (Staatsblad n°. 80)	5 258,00
Art. 63. Kosten van medailles uitgezonderd die, bedoeld in de 2de afdeeling, eeresabels en andere onderscheidingsteekenen en van gratificatiën aan de toekenning der medailles verbonden	9 500,00
Art. 64. Gratificatiën	6 100,00
Art. 65. Zieken- en verwondengelden aan personeel bij 's Rijks inrichtingen, niet vallende in de termen der Ongevallenwet 1901; loonen voor feest-, rouw-, dank- en bededagen voor zooverre niet bedoeld in de 2de afdeeling	41 320,00
Art. 66. Uitkeeringen bij overlijden ten behoeve van de nagelaten betrekkingen van in dienst overleden militairen der Koninklijke Marine, uitgezonderd de bij eenige inrichting in eerste opleiding zijnde, zoomede van mindere geëmployeerden en werklieden bij 's Rijks inrichtingen, niet vallende in de termen der ongevallenwet 1901, voor zooverre niet vermeld in de 2de afdeeling; uitkeeringen van uitgestelde premie aan erfgenamen van schepelingen, die gedurende hunnen diensttijd zijn overleden	4 700,00
Art. 67. Uitgaven ingevolge de Ongevallenwet 1901, uitgezonderd die vermeld in de 2de afdeeling	14 500,00
Art. 68. Vergoeding ingevolge art. 113*bis* der Militiewet 1901, zoomede schadeloosstellingen wegens het gemis van loon aan personen, ressorteerende onder het Departement van Marine, die voor herhalingsoefening of buitengewoon onder de wapenen zijn geweest	6 000,00
Art. 69. Subsidie aan de Koninklijke Marine-Jachtclub te Willemsoord	1 000,00
Art. 70. Kosten, voortvloeiende uit verzorging van de geestelijke belangen van het personeel der zeemacht	3 000,00

Art. 71. Subsidiën aan de marine-cantines . . *f*	700,00
Art. 72. Kosten in verband met de feestelijke viering van de verjaardagen van de leden van het Koninklijk Huis, van andere nationale feestdagen, alsmede van gedenkdagen, daaronder begrepen de kosten van toezicht op de vóóroefeningen voor op die dagen te geven uitvoeringen	1 000,00
Art. 73. Subsidie voor de militaire tehuizen .	2 000,00
Art. 74. Subsidiën aan sportvereenigingen . .	500,00
Art. 75. Subsidie aan de Noordhollandsche vereeniging „Het Witte Kruis" (afdeeling Helder) .	100,00
	f 2 468 158,50
	f 14 317 942,13[5]

2de Afdeeling.

Niet militaire uitgaven.

Loodswezen, betonning, bebakening, verlichting en hydrographie.

Iste Onderafdeeling.

Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting.

A. Algemeene uitgaven.

Art. 76. Bezoldigingen en toelagen van den inspecteur-generaal en de inspecteurs van het loodswezen, enz., van de bouwkundigen bij dezen tak van dienst en van den ingenieur voor de verlichting, toelagen van de Nederlandsche permanente commissarissen van toezicht op de betonning en verlichting der Eems, zoomede activiteits-traktement van officieren voor werkzaamheden ten dienste van het loodswezen enz. . . . . . . *f*	31 300,00
Art. 77. Kosten van de stoomloodstransportvaartuigen:	
a. bezoldigingen en kostgelden van de bemanningen; tegemoetkomingen voor geleden verliezen bij zeerampen	33 220,00
b. herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting van stoomloodstransportvaartuigen, en alle daarop en op de beweging dier vaartuigen vallende kosten; vergoeding van kosten voor schaden veroorzaakt bij aanvaringen door stoomloodstransportvaartuigen	25 715,00
c. aanbouw van stoomloodstransportvaartuigen en alle daarop vallende kosten	—

Art. 78. Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk, benevens kleine uitgaven, daaronder begrepen kosten van zeeprotest en dergelijke . . *f*	10 700,00
Art. 79. Reis-, verblijf- en vacatiekosten ten behoeve van het loodswezen, de betonning, bebakening en verlichting	10 000,00
B. Loodswezen.	
Art. 80. Bezoldigingen en toelagen van de ambtenaren en geëmployeerden in de loodsdistricten	54 530,00
Art. 81. Kosten voor het meten van den diepgang van schepen	12 500,00
Art. 82. Aandeel in de loodsgelden en vaste bezoldigingen, benevens kostgelden der bemanning van de loods-, inspectie- en peilingvaartuigen; tijdelijke onderstand aan zieken; premiën aan schippers, alsmede aan personeel van stoomloodsvaartuigen; kosten tot oefening van varensgezellen voor de loodsmansbetrekking; buitengewone belooning aan schippers, loodsen, enz., voor hulpbieding aan schepen in nood en het redden van schipbreukelingen; tegemoetkomingen voor geleden verliezen bij zeerampen; vergoeding aan loodsen, door force-majeure naar zee medegenomen en op eigen kosten naar hunne standplaatsen terugkeerende; belooning aan particulieren voor hulpbieding aan in nood verkeerende vaartuigen van het loodswezen; kosten van verpleging van zieken en gewonden, ingeval de verwonding of de ziekte in en door den dienst is bekomen, daaronder begrepen kosten van voorziening in de geneeskundige hulp en die van verstrekking van geneesmiddelen	1 376 300,00
Art. 83. Aanschaffing van loodsmansteekens, knoopen en verdere uitmonsteringstukken voor het loodspersoneel	1 100,00
Art. 84. Kosten der loods- en afhaalvaartuigen:	
a. aanbouw, aanschaffing en alle daarop vallende kosten	225 150,00
b. herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting, en alle daarop en op de beweging der loods- en afhaalvaartuigen vallende kosten, uitgezonderd sleeploonen; visch- en bergloon van loodsvaartuigen en van hunne inventaris- en andere goederen; vergoeding van kosten voor schaden veroorzaakt bij aanvaringen door loodsvaartuigen. .	254 600,00
Art. 85. Kosten van huur van sleepbooten en en andere vaartuigen voor diensten ten behoeve	

van het loodswezen . . . . *f*	29 000,00
Art. 86. Aanbouw, aankoop, inrichting en huur van alle voor den dienst van het loodswezen benoodigde gebouwen, terreinen en inrichtingen; grond- en verdere lasten, benevens alle kosten vallende op de onderwerpen in dit artikel bedoeld	15 000,00
Art. 87. Onderhoud en herstelling van alle voor den dienst van het loodswezen benoodigde gebouwen, terreinen en inrichtingen en alle daarop vallende kosten	9 500,00
C. Betonning, bebakening en zeemerken.	
Art. 88. Kosten van het algemeen betonningsmagazijn te Enkhuizen:	
a. bezoldiging van den directeur en magazijnmeester, zoomede arbeidsloonen en toelagen van het verdere personeel.	15 840,00
b. aanschaffing van materialen tot vervaardiging en herstelling van tonnen, enz.	10 000,00
c. onderhoud, herstelling, wijziging en aanschaffing van de gebouwen, terreinen, werktuigen, enz., benevens alle daarop vallende kosten . . .	1 000,00
Art. 89. Aanschaffing en herstelling van betonnings- en bebakeningsmaterieel bij particulieren en op 's Rijks werven en alle op dat materieel vallende kosten	61 000,00
Art. 90. Aanbouw, aankoop, inrichting, huur, onderhoud, herstelling en wijziging van de voor den dienst der betonning en bebakening benoodigde magazijnen, inrichtingen en bergplaatsen, en alle daarop vallende kosten, niet elders met name genoemd	2 050,00
Art. 91. Kosten der Rijksbetonningsvaartuigen:	
a. bezoldigingen en kostgelden van de bemanningen; tegemoetkomingen voor geleden verliezen bij zeerampen	16 060,00
b. aanbouw, aanschaffing, herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting en alle daarop en op de beweging der betonningsvaartuigen vallende kosten; vergoeding van kosten voor schaden, veroorzaakt bij aanvaringen door betonningsvaartuigen	4 300,00
Art. 92. Kosten van instandhouding van de betonning en bebakening; onderhoud en herstelling van vaste zeemerken, zoomede subsidiën wegens onderhoud en hersteling van tot zeemerk dienende torens	50 380,00

en kostgelden en toelagen van de bemanning en kosten van kleeding van den gezagvoerder. . .	*f* 10 595,00
b. aanbouw, herstelling, wijziging, onderhoud en uitrusting en alle daarop en op de beweging van het opnemingsvaartuig vallende kosten; vergoeding van kosten voor schaden veroorzaakt bij aanvaringen door het opnemingsvaartuig . . .	9 000,00
	f 42 586,00

IIIde Onderafdeeling.

Pensioenen, onderstanden, wachtgelden enz.

Art. 99. Pensioenen en onderstanden van ambtenaren bij het loodswezen enz., de verlichting en de hydrographie, van het loodspersoneel, zoomede van werklieden op daggeld werkzaam bij 's Rijks inrichtingen vallende onder de 2de afdeeling, daarbij gerekend op eventueele uitkeeringen aan veroordeelde gepensionneerden of onderstand genietenden bij ontslag uit de gevangenis of 's Rijks werkinrichting	261 198,00
Art. 100. Wachtgelden van gewezen burgerlijke ambtenaren	500,00
Art. 101. Aandeel van het Departement van Marine afdeeling Loodswezen enz., in de kosten van den Militairen Pensioenraad	434,00
Art. 102. Kosten van medailles en van toekenning van gratificatiën aan de toekenning der medailles verbonden, voor daarvoor in aanmerking komend personeel van het Algemeen betonningsmagazijn te Enkhuizen voor 24- en 36-jarigen dienst	100,00
Art. 103. Zieken- en verwonden-gelden aan personeel bij 's Rijks inrichtingen, vallende onder de 2de afdeeling, niet vallende in de termen der Ongevallenwet 1906; loonen voor feest-, rouw-, dank- en bededagen	680,00
Art. 104. Uitkeeringen bij overlijden ten behoeve van de nagelaten betrekkingen van in dienst overleden personeel van 's Rijks inrichtingen, vallende onder de 2de afdeeling, niet vallende in de termen der Ongevallenwet 1901 . .	300,00
Art. 105. Uitgaven ingevolge de Ongevallenwet 1901 voor personeel, vallende onder de 2de afdeeling	500,00
	f 263 712 00
	f 3 314 037 00

IIIde Afdeeling.

Onvoorziene uitgaven.

Art. 106. Onvoorziene uitgaven . . . . *f* 60 000,00

Totaal van het VIde hoofdstuk . . *f* 17 691 979,13½

en alzoo tot een bedrag van *zeventien millioen zeshonderd een en negentig duizend negenhonderd negen en zeventig gulden dertien en een halven cent.*

Artikel 2.

Wanneer het bedrag uitgetrokken bij een der artikelen 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, *a*, 36, *b*, 37, *a*, 37, *b*, 38, *a*, 38, *b*, 39, *a*, 39, *b*, 40, *a*, 40. *b*, 41, 42, 43, 44, 45, *a*, 45, *b*, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 56, *a*, 56, *b*, 57, 58, 59, *a*, 59, *b*, 63, 65, 66, 67, 68, 70, 72, 76, 77, *a*, 77, *b*, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, *a*, 84, *b*, 85, 86, 87, 88, *a*, 88, *b*, 88, *c*, 89, 90, 91, *a*, 91, *b*, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, *a*, 98, *b*, 99, 100, 102, 103, 104 en 105 van het bij deze wet vastgestelde hoofdstuk, ontoereikend wordt bevonden, kan het, met inachtneming van het voorschrift van het tweede lid van art. 24 der wet van den 15den October 1841 („Staatsblad" n°. 40), door overschrijving uit artikel 106 van dat hoofdstuk worden aangevuld. Uit laatstbedoeld artikel kan mede worden overgeschreven op artikel 60.

Artikel 3.

Op artikel 106 van het bij deze wet vastgestelde hoofdstuk worden aangewezen de tot het dienstjaar 1907 behoorende uitgaven, het voormeld Departement betreffende, die hare omschrijving niet vinden in een der andere artikelen van dat hoofdstuk en moeten dienen ter voorziening in behoeften, die in den loop van dat dienstjaar onverwacht opkomen.

Die uitgaven worden voor elke soort afzonderlijk in de rekening gebracht en omschreven.

Lasten en bevelen, dat deze in het „Staatsblad" zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Konde bij de indiening der marinebegrooting voor het loopende jaar door ondergeteekende nog niet worden overgegaan tot eene volledige uiteenzetting zijner denkbeelden omtrent de samenstelling der vloot en de organisatie der zeemacht, hoofdzakelijk wegens den korten tijd, sedert zijn optreden verloopen; thans meent hij zoodanige uiteenzetting niet te mogen achterwege laten.

Alvorens daartoe over te gaan, meent hij duidelijk in het licht te moeten stellen, welke beteekenis aan de blootlegging van plannen tot aanbouw voor de vloot, wanneer deze zich over een groot aantal jaren uitstrekken, behoort te worden gehecht.

Onder den invloed der rusteloos voortschrijdende techniek ondergaat de verhouding tusschen de waarde van verschillende strijdmiddelen telkens meer of minder belangrijke wijziging; ook bijzondere gebeurtenissen, waaronder in de eerste plaats krijgsverrichtingen zijn te verstaan, kunnen een nieuw licht daarop werpen, terwijl eindelijk nieuwe toestanden en verhoudingen op staatkundig gebied de eischen, waaraan een strijdmacht zal hebben te voldoen, van een ander standpunt kunnen doen bezien.

Uit het bovenstaande volgt, dat de eisch van doelmatige inrichting eener zeemacht zich verzet tegen elke vastlegging voor geruimen tijd van de samenstelling van haar materieel en de organisatie van haar personeel.

Wordt niettemin een programma van aanbouw, loopende over een groot aantal jaren, ontwikkeld, dan geschiedt dit onder het voorbehoud, dat de omstandigheden, die de organisatie in hoofdzaak beheerschen, dezelfde blijven. Dat door het stellen van dit voorbehoud aan het programma tot op zekere hoogte slechts eene theoretische waarde wordt gelaten, kan niet worden ontkend; toch is het noodzakelijk, een programma, als hier bedoeld, in zijn geheel mede te deelen, omdat alleen langs dien weg kan worden aangetoond, hoe men zich voorstelt, een voldoende zeemacht te verkrijgen en te onderhouden, zonder overmatige offers.

Mag op eene volledige blootlegging van denkbeelden en plannen het vertrouwen gevestigd worden, dat de Minister een vasten koers stuurt, en dat deze koers, onder de omstandigheden van het oogenblik bezien, de juiste is, dan zal dit der Volksvertegenwoordiging aanleiding geven, de aanvrage om gelden toe te staan, welke de Minister behoeft om den eersten stap in de aangeduide richting te zetten; maar uit den aard der zaak zal de Volksvertegenwoordiging zich niet door het toestaan van die gelden gebonden achten aan de overige deelen van het programma.

Dit in het oog te houden is van bijzonder belang, waar het eene zeemacht geldt als de Nederlandsche, aan welke door het zoo uitgebreid en waardevol koloniaal bezit op grooten afstand van het moederland eene taak is opgelegd, welker twee hoofd-

deelen — immers de verdediging van het Rijk in Europa en die der overzeesche bezittingen — zoo verschillende eischen stellen.

Zooals reeds hierboven werd opgemerkt, heeft de zeemacht zoowel in de Koloniën als ten opzichte van het Rijk in Europa haar taak bij de verdediging te vervullen, waardoor verdeeling harer krachten onvermijdelijk is, terwijl niet dan in zeer buitengewone omstandigheden op versterking der in de koloniën aanwezige weermiddelen, na het intreden van den oorlogstoestand, zoude kunnen worden gerekend.

Het bovenstaande leidt er toe, de taak der zeemacht bij de verdediging van het Rijk in Europa en die der koloniën ieder afzonderlijk te beschouwen.

Wat betreft de verdediging van het Rijk in Europa heeft de zeemacht uit den aard der zaak samen te werken met de landmacht.

Ten aanzien van het overleg, dat in zake de samenwerking van land- en zeemacht bij de verdediging des lands aan de zeezijde heeft plaats gehad tusschen den ondergeteekende en zijn ambgenoot van Oorlog, kan het volgende worden medegedeeld:

Bij dat overleg is in de eerste plaats overwogen de inhoud van het rapport, uitgebracht door de Commissie in zake samenwerking van land- en zeemacht. Van de conclusiën, waartoe deze Commissie gekomen is, kon intusschen niet onveranderd gebruik gemaakt worden, aangezien deze Commissie zich bij haar verdienstelijken arbeid gesteld heeft op een standpunt, waarbij naar de meening van den ondergeteekende en van zijn ambtgenoot van Oorlog te hooge eischen aan 's lands schatkist worden gesteld. De betrokken Ministers, die wel verplicht zijn rekening te houden met hetgeen naar hun inzien financieel bereikbaar is, moeten zich dus, ten aanzien van eene doeltreffende verdediging onzer havens en zeegaten, bepalen tot eene meer eenvoudige en minder kostbare oplossing.

Vermits in het rapport der Commissie bijna uitsluitend aangelegenheden behandeld worden, die met de verdediging des lands in het nauwste verband staan, en dus *volstrekte geheimhouding* eischen, kan noch mag het eene andere bestemming hebben, dan om te dienen, waartoe het thans gebezigd is, n.l. tot voorlichting van de hoofden der betrokken departementen, bij de beslissing, die zij ten aanzien van het onderwerpelijk vraagstuk geroepen zijn te nemen.

Het vorenbedoelde overleg heeft geleid tot het stellen van de volgende beginselen ten aanzien van de rechtstreeksche verdediging der havens en zeegaten.

1°. De artilleristische verdediging moet in hoofdzaak worden gevoerd met op den wal opgesteld zwaar geschut; het zware geschut der marineschepen heeft hierbij mede te werken wanneer schepen, waarop dit geschut opgesteld is, ter plaatse aanwezig zijn. Op de medewerking van het marinegeschut mag in beginsel niet *gerekend* worden.

2°. De afsluiting der havens en zeegaten moet geschieden door torpedoversperringen, waarvan de bewaking en de verdediging zooveel mogelijk moet plaats hebben van den vasten wal en voorts door lichte marinevaartuigen.

3°. Voor zoover en voor zoolang de kustversterkingen niet in alle opzichten bij machte zijn tot het voeren van den beslissenden strijd, sub 1°. bedoeld, zullen de marinevaartuigen, welke daartoe geschikt geschut voeren en niet voor optreden in open zee zijn bestemd, in de havens en zeegaten beschikbaar worden gehouden tot deelneming aan de rechtstreeksche verdediging daarvan, terwijl de torpedobooten klein model hulp zullen verleenen tegen pogingen tot het forceeren dèzer accessen.

4°. Een divisie van gepantserd materieel, zoomede zeegaande torpedobooten behooren beschikbaar te zijn tot het optreden buitengaats. Door het tactisch-offensief optreden van dit materieel wordt de landsverdediging in hooge mate gebaat, omdat daardoor eene landing op onze kust, dan wel eene blokkade onzer havens, den inzet van 's vijands zijde van meer belangrijke strijdmiddelen noodzakelijk en alzoo eene dergelijke operatie minder gemakkelijk uitvoerbaar maakt. Dit materieel zal bovendien in actie komen bij uitvoering der maatregelen tot handhaving der neutraliteit.

5°. Teneinde het personeel der kustartillerie gelegenheid te geven zijne kennis omtrent maritieme aangelegenheden zooveel noodig te vermeerderen, is bij de betrokken departementen in overweging om officieren der kustartillerie te detacheeren aan boord der oorlogsvaartuigen, tijdens deze hunne oefeningen in of nabij de zeegaten houden en om zee-officieren te doen deelnemen aan sommige oefeningen der kustartillerie.

6°. Gelet op de omstandigheden, dat zoowèl goede redenen zijn aan te voeren om den dienst der torpedoversperringen te brengen onder het departement van Oorlog als onder dat van Marine en rekening houdende met het feit, dat het Departement van Oorlog, waaronder thans die dienst ressorteèrt, beschikt over een korps torpedisten, dat uitstekend voor zijne taak berekend is, bestaat er geen aanleiding om, wat bedoelden dienst aangaat, reeds thans in den bestaanden toestand verandering te brengen. De zaak is evenwel in studie.

7°. Bij de verdediging van de liniën en stellingen aan de landzijde zal de marine helpen voorzien in de bewaking der plassen en wateraccessen, in de verdediging der Zuiderzee en de bewaking der benedenrivieren.

Voor het eerste doel zullen — evenals thans het geval is — beschikbaar zijn te stellen met licht geschut bewapende stoomsloepen.

Voor de bewaking en verdediging der Zuiderzee en van de beneden-rivieren zullen een zestal lichte vaartuigen (kanonneerbooten) noodig zijn.

geene ruimte aan voor meer dan enkele schepen tegelijk, en dus geen toevlucht aan eene vloot; de nauwe toegang biedt de gelegenheid eenmaal binnengeloopen schepen in de haven op te sluiten.

Om, ondanks de geringe waarde dezer havens voor den vijand, hem het gebruik daarvan te ontzeggen, zijn uit den aard der zaak versperring door torpedo's en vuur uit op den wal opgesteld geschut de aangewezen verdedigingsmiddelen. De zeemacht heeft de behulpzame hand te bieden bij de bewaking van het vaarwater, voornamelijk in gevallen van beperkt uitzicht door weersomstandigheden.

Den aanvaller het gebruik te ontzeggen van de natuurlijke accessen te water tot de vesting Holland, (Texelsche, Goereesche en andere zuidelijke zeegaten) behoort in de eerste plaats te geschieden door wegneming der betonning; in de tweede plaats door geschutvuur uit kustversterkingen en door torpedoversperringen. Medewerking der zeemacht aan de bewaking is hier door de meerdere wijdte der vaarwaters van meer belang dan in de boven besproken havens; medewerking door de marine aan de eigenlijke verdediging is geenszids uitgesloten; doch het is uit een oogpunt van economie niet doelmatig, in dergelijk optreden het eenige, of zelfs maar het voornaamste, doel van eenig drijvend materieel te zoeken.

Het is niet overbodig bewijzen aan te voeren tot staving der laatst uitgesproken meening. Er is toch een tijd geweest, en die tijd ligt niet ver achter ons, waarin de Nederlandsche zeemacht bedeeld was met een groot aantal vaartuigen, zooal niet uitsluitend bestemd, dan toch nagenoeg uitsluitend geschikt, tot den strijd in de zeegaten en in de vaarwaters, achter die zeegaten gelegen; vier kleine pantserschepen, dertien monitors, dertig stoomkanonneerbooten, eene scheepsmacht, voerende te zamen 49 vuurmonden van zwaar kaliber; vaartuigen, wier beperkte diepgang, berekend op het zich bewegen op de ondiepten die de nauwe vaarwaters begrenzen of verbinden, tegelijk het beletsel vormde voor een zich begeven buiten de zeegaten en de snelheid van beweging en manoeuvreervaardigheid schaadde; feitelijk kon alleen bij de 4 kleine pantserschepen aan eenig optreden buiten de zeegaten gedacht worden.

Wel moest het denkbeeld, een strijd à outrance te voeren in en achter de zeegaten op den voorgrond staan, waar een zoo aanzienlijk deel onzer weerkracht ter zee uitsluitend tot dat doel was aangewezen.

Om nu zijne meening te staven, dat men heden met gerustheid deze aanzienlijke scheepsmacht van gisteren kan zien verdwijnen van het tooneel, en verdwijnen nagenoeg zonder vervanging door drijvend materieel van meer moderne constructie, wijst ondergeteekende op eene in de laatste tientallen van jaren gaandeweg gekomen verandering in de beteekenis der oorlogsvloten, waardoor deze meer uitsluitend zijn gericht op den onderlingen strijd in open zee, terwijl de operatiën tot het door-

dringen in zeegaten en havens, en de actie tegen kustversterkingen meer en meer op den achtergrond geraken. Wel ziet men groote uitbreiding der vloot bij de voornaamste zeemogendheden, en zeemachten ontstaan onder vlaggen, die te voren nauwelijks op de open zee werden gezien, maar uit de vloten verdwijnt steeds meer en meer dat materieel, dat zich in het bijzonder tot de operatiën in nauwe en ondiepe vaarwaters eigent.

De zoo kostbare slagschepen moetende reserveeren voor de taak, hunne tegenstanders bij den vijand te bestrijden, waagt men die niet — de jongste zeeoorlogen zijn daar om het te bewijzen — aan den altijd ongelijken strijd met het geschut der kustversterkingen, te minder waar de gesteldheid der vaarwaters ontwikkeling van hunne snelheid belet, en de weermiddelen, die het hedendaagsche torpedowezen biedt, hen bedreigt met gevaren, kwalijk vooraf te voorzien en nog moeilijker te bestrijden.

Beslist moet dan ook de ondergeteekende ontraden, behalve in enkele, nader aan te duiden gevallen, drijvend materieel aan te schaffen van zoodanig type, dat uitsluitend of hoofdzakelijk bestemd en geschikt is voor den strijd in zeegaten en binnenwateren.

Intusschen is de vraag te beantwoorden, of voor de verdediging der accessen in het zeefront der vesting Holland, bovenontwikkelde beginselen als juist erkend zijnde, geene krachtdadige medewerking der zeemacht vereischt is. Hierop past, naar ondergeteekende meent, beslist een bevestigend antwoord. Werd al hierboven vooropgesteld, dat het niet de taak der zeemacht is, maar die van kustversterkingen en torpedoversperringen, de bedoelde accessen zoodanig af te sluiten, dat binnendringen eener vijandelijke scheepsmacht nagenoeg onmogelijk wordt gemaakt, met het oog op den verrassend snellen overgang, die heden ten dage van vredes- naar oorlogstoestand wordt waargenomen, dient bijzondere aandacht geschonken aan de maatregelen, waardoor die accessen in staat van verdediging moeten worden gebracht. Zoo vordert het opnemen der betonning eenigen tijd; verstoring dezer werkzaamheid door des vijands zeemacht zoude de geheele verdediging kunnen desorganiseeren. Hier kan alleen de Marine helpen; maar — nu blijkt hoe noodig het is, dat hare beperkte krachten, niet zooals vroeger, worden uitgeput in het scheppen eener geheele vloot voor den strijd tusschen en achter de ondiepten —, nu moet zij het zeegat uit, den vijand, die in dit stadium der operatiën nog niet in zijne volle kracht optreedt, snelle slagen toebrengen en hem zoo ver verwijderd houden, dat de noodige maatregelen tot verdediging kunnen worden genomen.

Werd in het bovenstaande betoogd, dat de accessen in het zeefront der vesting Holland afdoende kunnen worden verdedigd tegen binnendringen door eene vijandelijke scheepsmacht, het is duidelijk dat omstandigheden den vijand er toe kunnen bren-

gen, onze havens en zeegaten door eene blokkade te sluiten; ook kan hij, al of niet afgescheiden van zoodanige blokkade met een landingsleger op de kust verschijnen, om dit, onder begunstiging eener kalme weersgesteldheid, op eenig deel der kust van Noord of Zuidholland te ontschepen. Worden zulke operatiën door eene krachtige zeemacht gesteund dan kan de Nederlandsche marine niet hopen die afdoende te keeren; doch wanneer deze beschikt over een flink aantal zeewaardige torpedobooten en eenige pantserschepen, van zoo krachtig type als de gesteldheid der zeegaten toelaat, dan kunnen de bedoelde operatiën niet zonder aanzienlijke machtsontwikkeling worden ondernomen, en zal dit oorzaak kunnen zijn, dat van zoodanige operatiën wordt afgezien.

Is onze Marine niet in het bezit van het genoemde materieel dan zal men de afsluiting van havens en de blokkade der kust, ook met geheel inferieur materieel van den vijand, lijdelijk moeten aanzien; tegen de verschijning eener landingsvloot op de kust, ook zonder begeleiding door oorlogsschepen, zal dan niets kunnen worden gedaan, en de afwering der landing zal geheel aan het leger moeten worden overgelaten.

Onder de torpedobooten hierbedoeld moeten uit den aard der zaak ook onderzeebooten worden verstaan, wanneer de ondervinding met deze soort van vaartuigen op te doen, er toe leidt, haar eene voldoende waarde voor practisch gebruik toe te kennen.

Het zal geen betoog behoeven dat, mocht een vijand tot eenen doorgezetten aanval op een of meerdere havens of zeegaten overgaan, het bovenaangeduide materieel niet alleen moet voorzien in den dienst van de bewaking der torpedoversperringen en den veiligheidsdienst in de vaarwaters, maar ook krachtig kan en moet optreden tot steun der kustversterkingen bij de verdediging; eindelijk dat dit materieel belangrijke diensten kan bewijzen bij het handhaven onzer neutraliteit in de territoriale wateren en in die zeegaten en riviermondingen, welke niet door kustversterkingen worden verdedigd.

Volgt uit het bovenstaande, dat het materieel der zeemacht, bestemd voor de verdediging van het rijk in Europa, in hoofdzaak zal moeten bestaan uit pantserschepen en zeewaardige torpedobooten, zoo dient voor sommige doeleinden nog eenig speciaal materieel te worden aangeschaft.

Hoewel binnendringen van vijandelijke oorlogsvaartuigen in de Zuiderzee door het wegnemen der betonning in de vaarwaters, die van het Vlie naar de kom der Zuiderzee voeren, afdoende kan worden belet, zoo dienen toch deze vaarwaters niet geheel zonder bewaking te worden gelaten. Immers bij de mobilisatie onzer strijdkrachten is transport over de Zuiderzee uit de Oostelijke provinciën niet te ontberen en dit transport zoude, werd daartegen onzerzijds niet gewaakt al te gemakkelijk door den vijand kunnen worden verstoord, die daartoe slechts

eenige tijdelijk gewapende vaartuigen op de Zuiderzee zoude hebben te brengen.

Evenzoo moeten wij bedacht zijn op het geval dat de oostelijke provinciën door den vijand bezet zijnde, deze zoude trachten troepen over de Zuiderzee te vervoeren, om in Noordholland tegen de Stelling Amsterdam te ageeren; ook dan moeten wij voornamelijk in de kom der Zuiderzee meester blijven.

Voor de hiergenoemde doeleinden meent ondergeteekende dat beschikt dient te worden over enkele vaartuigen, die slechts van lichten bouw behoeven te zijn en pantsering kunnen ontberen, maar eenig ver dragend geschut moeten voeren en eene goede snelheid moeten kunnen ontwikkelen. Met ingehuurde particuliere stoomers zoude wellicht voor dit doel kunnen worden volstaan, wanneer het niet te bezwaarlijk was, die in te richten voor het voeren van bovenbedoeld geschut.

Voorts dienen enkele door een pantserdek beschermde vaartuigen aanwezig te zijn om te waken tegen overgang van troepen van eenen in de zuidelijke provinciën doorgedrongen vijand over de beneden-rivieren.

Eindelijk moet een aantal met licht geschut te bewapenen stoomsloepen evenals thans beschikbaar zijn voor communicatie- en patrouillediensten in de maritieme stellingen en in een deel der Noordhollandsche Waterlinie.

Ondergeteekende heeft zich ernstig afgevraagd of ook torpedobooten van klein model, zooals die tot dusver door zijne voorgangers werden noodig geoordeeld, en ook nog onlangs zijn aangeschaft, in de toekomstige vloot-organisatie behooren te worden opgenomen.

Zeker zijn de gevallen niet ondenkbaar, waarin zulke vaartuigen geroepen kunnen zijn nuttige diensten te bewijzen, niettegenstaande reeds bij betrekkelijk weinig bewogen wateroppervlak de snelheid vermindert en de behandeling bemoeilijkt wordt; doch het komt hem voor, dat deze omstandigheden te zeldzaam zullen zijn om de handhaving van een afzonderlijk type van torpedobooten te wettigen, waardoor het aantal zeewaardige booten kleiner zoude moeten worden genomen.

Voorshands zijn, zooals hieronder nader zal blijken, nog een aantal klein model torpedobooten aanwezig waaronder 3 nieuwe; mocht op den duur blijken dat handhaving dezer categorie noodzakelijk is, dan zal het programma voor de toekomstige vloot diensvolgens zijn te wijzigen.

In bovenstaande beschouwingen is van het zeegat van het Vlie niet gesproken; ondergeteekende meent dat dit gat niet als een acces tot de vesting Holland is te beschouwen. Immers al mocht eene vijandelijke scheepsmacht tot de Vliereede zijn doorgedrongen, eene ankerplaats die hem wel is waar tegen ruwe weersgesteldheid beschutting biedt, doch allerminst vrijwaart tegen aanvallen van onze torpedobooten, zoo kan dit verblijf hem toch niet dienen tot bereiking van eenig militair

doel, tenzij hij met drijvend materieel in de meer binnenwaarts gelegen vaarwaters, hetzij in de richting van Harlingen, hetzij zuidwaarts naar de kom der Zuiderzee, weet door te dringen; dit nu zal onzerzijds altijd op afdoende wijze kunnen worden belet, zooals reeds boven werd aangegeven.

Met het oog op het uitgebreid gebruik dat in den jongsten oorlog is gemaakt van drijvende zeemijnen, meent ondergeteekende dat van dit wapen bij de defensie van ons land in meerdere of mindere mate gebruik zal kunnen worden gemaakt, en heeft hij dan ook de reeds vroeger aangevangen beproeving van dit soort van materieel voortgezet. Van den uitslag zal afhangen, of door de zeemacht op het gebruik van deze mijnen voor de defensie prijs moet worden gesteld en welk materieel tot dat einde zal moeten worden aangeschaft.

Overgaande tot de beschouwing van de taak, die de Nederlandsche zeemacht zich ziet opgelegd ten aanzien van ons koloniaal bezit, waarbij in de eerste plaats op dat in Oost-Indië de aandacht valt, wijst ondergeteekende op de groote moeilijkheid, om eenigen maatstaf vast te stellen voor de krachtsontwikkeling, welke de handhaving van dat voor Nederland zoo waardevol bezit vereischt en welke tevens blijft binnen de grenzen onzer middelen.

De politieke gebeurtenissen in den laatsten tijd hebben de moeilijkheid van dit vraagstuk aanmerkelijk verzwaard. De tijd ligt niet ver achter ons, waarin het onze marine niet moeilijk viel, tegenover de zeemacht van andere Europeesche mogendheden in de Oost-Aziatische wateren een zeer goed figuur te maken.

Van de vereenigde scheepsmacht, die in 1864 tegen de Japansche kustbatterijen aan straat Simonoseki optrad, vormde het viertal Nederlandsche schepen een zeer belangrijk deel.

Toen het ramtorenschip *Koning der Nederlanden* in 1878 in Oost-Indië aankwam, was dit het zwaarst bewapend en gepantserde oorlogsschip in geheel Oost-Azië. Nog lang na dit tijdstip was bij het Britsche eskader, in de wateren van China gestationneerd, slechts een pantserschip van verouderd type aanwezig.

Ook in het jaar 1892, toen onder het bestuur van den Minister Jansen met kracht de hand kon worden geslagen aan den bouw van modern materieel, waren de groote zeemogendheden er nog niet toe overgegaan, voor den dienst in deze afgelegen gewesten, schepen van de krachtigste typen te bestemmen, doch stationneerden aldaar enkele snelle kruisers, naar het kort te voren in gebruik gekomen stelsel, enkel door een pantserdek beschermd.

Ook de Japansche vloot, destijds in snelle opkomst, bestond bijna uitsluitend uit dergelijke schepen; zelfs in den oorlog met China in 1894 bezat dit Rijk nog geen eigenlijke pantserschepen.

Ondergeteekende behoorde toen tot degenen, die ten behoeve der zeemacht in Oost-Indië de aanschaffing van snelle kruisers bepleitten. Terwijl men de beide ramtorenschepen *Koning* en *Prins Hendrik* konde verwapenen en aan deze in vereeniging met uit Nederland uit te zenden kanonneerbooten en met torpedobooten de locale defensie van Java's voornaamste havens opdragen, zouden de kruisers, door hun groot stoomvermogen in staat, eenig bedreigd punt snel te bereiken, kunnen waken tegen aanslagen op meer afgelegen deelen der kolonie, en de meest doelmatige bedreiging vormen tegen eenige onderneming, waarbij een landingsleger zoude worden overgevoerd.

De gebeurtenissen, sedert het jaar 1892 voorgevallen, hebben op dit vraagstuk geheel nieuwe gezichtspunten geopend. De verschijning in de wateren van Oost-Indië van geheele eskaders van slagschepen van de Europeesche Mogendheden is te voorzien bij verwikkelingen, die zich kunnen voordoen. In Japan hebben onze koloniën een nabuur, wiens opkomst tot eene zeemogendheid van den eersten rang slechts eene quaestie is van tijd; de even snel opkomende zeemacht der Vereenigde Staten is door het bezit van de Philippijnen reeds van nabij met die kolonie in aanraking.

Bij de snelle uitbreiding der vloten van de groote zeemogendheden is eene belangrijke plaats ingeruimd aan verschillende soorten van kruisers van zeer aanzienlijke waterverplaatsing; en daar groote snelheden te gemakkelijker bereikt worden, naarmate men de afmetingen van het schip grooter neemt, zal men, beperkt zijnde in die afmetingen, zooals dat bij onze zeemacht het geval is, op het gebied van snelheid der oorlogsschepen zoozeer in het nadeel zijn, dat het geraden is, de kracht dezer schepen in de bewapening en bescherming te zoeken en zich met eene matige snelheid tevreden te stellen.

Onder deze omstandigheden kan ook ondergeteekende zich ten volle vereenigen met de sedert het jaar 1898 onder het bestuur van den Minister jhr. RÖELL ingeslagen weg, van den aanbouw ten behoeve van den dienst in de Oost-Indische bezittingen van pantserschepen met eene bewapening en bescherming, zoo goed als die zijn te vereenigen met een stoomvermogen dat op den proeftocht eene snelheid van 16 mijl, zonder overmatig forceeren, doet behalen en met eene zeer voldoende brandstofberging. Intusschen meent hij, dat bij verderen aanbouw een niet onbelangrijk voordeel in strijdwaarde is te behalen door de afmetingen der schepen zooveel te vergrooten, als de waterstand in het Oostervaarwater van de reede van Soerabaia toelaat, hoewel daardoor het aantal schepen, dat wij voor het eskader in Indië kunnen aanschaffen en bemannen, eene vermindering zal moeten ondergaan.

Zorgvuldige overweging van de gegevens omtrent den hydrografischen toestand van bovengenoemd zeegat hebben hem geleid tot de slotsom, dat schepen van enkele decimeters grooteren diepgang dan de laatstelijk gebouwde voldoende gebruik

van dat vaarwater zullen kunnen maken. Ondergeteekende stelt zich voor, nauwkeurig te doen nagaan, welke offensieve en defensieve eigenschappen zullen zijn te belichamen in een schip, dat zoodanigen diepgang bezit en naar gunstige verhouding, wat betreft snelheid, bestuurbaarheid en zeewaardigheid, is ontworpen. Voor de berekening van de toekomstige samenstelling der vloot, met betrekking tot de financiëele zijde van dat vraagstuk, neemt hij voorshands aan, dat de kosten van aanschaffing van zoodanig schip, geheel uitgerust, zullen beloopen 6.5 millioen.

Kan, blijkens het bovenstaande, eene transportvloot met een landingsleger, onderweg naar eenig punt onzer Oost-Indische bezittingen, onzerzijds niet door snelloopende kruisers worden bemoeilijkt, de hedendaagsche krijgswetenschap ter zee biedt een ander middel om zoodanige ondernemingen ernstige hinderpalen in den weg te leggen door de krachtige ontwikkeling die het torpedo-materieel onderging, waardoor dit reeds op aanmerkelijken afstand van de kust kan optreden. De geographische gesteldheid van het Oost-Indische eilandenrijk biedt tot zulk optreden tal van gunstige punten; met name bij het binnendringen in de Java-zee, langs welke een aanval op Java bij voorkeur zoude zijn te ondernemen, wordt de vijand door eene krachtige torpedovloot, bemand met goed geoefend en plaatselijk bekend personeel, ernstig bedreigd; gerust mag worden aangenomen, dat tot de poging tot het passeeren der toegangen naar genoemde zee niet zal worden overgegaan, alvorens de zekerheid is verkregen, dat de verdediger niet meer over torpedobooten beschikt.

Deze zekerheid zal echter niet lichtelijk worden verkregen, zelfs al tracht de vijand de te passeeren vaarwaters van torpedobooten te zuiveren door zijne torpedojagers of vernielers, vooral niet wanneer onzerzijds ook eenige krachtige schepen aanwezig zijn, waardoor tegen deze vaartuigen en tegen kruisers weerstand wordt geboden.

Voor optreden tegen deze jagers, voor aanvallen op des vijands groote schepen op grooteren afstand van de kust en bij meer bewogen zee, tevens voor verkenningsdienst, is het veel waard, wanneer eenige onzer torpedobooten tot het type der jagers of vernielers behooren. Ook hier geldt uit den aard der zaak, dat, wanneer met onderzeebooten op het gebied van snelheid, bestuurbaarheid en werkingssfeer in den ondergedompelden toestand betere practische resultaten bereikt worden dan tot dusver het geval was, van deze soort van vaartuigen voor den hierbedoelden strijd vóór en in de nauwe vaarwaters een ruim gebruik kan worden gemaakt; voor zoover thans kan worden beoordeeld moet aan de gewone torpedobooten voor dit doel nog de voorkeur worden gegeven, en naar ondergeteekende meent, kan met een type van torpedoboot, in grootte overeenkomende met de laatstelijk voor de zeemacht in Nederland aangeschafte groot-model booten, worden volstaan.

Werd in het voorgaande aangegeven, uit welke typen van schepen en vaartuigen de Nederlandsche oorlogsvloot naar de meening van ondergeteekende behoort te zijn samengesteld, waar thans onder de oogen dient te worden gezien de vraag tot welke sterkte elk type in die vloot dient te worden vertegenwoordigd, stelt ondergeteekende zich tot taak, het beeld te ontwerpen van eene zeemacht, welker sterkte voor de vervulling harer taak als minimum kan gelden, en welker aanschaffing, onderhoud en bemanning niet gaan boven de draagkracht der natie.

Dat gedeelte van het bestaande materieel, dat zich in goeden staat bevindt en geacht kan worden, wat strijdwaarde betreft, aan de heden ten dage te stellen eischen te beantwoorden, neemt ondergeteekende in zijn plan op.

Het hierbedoelde materieel bestaat uit:

a. voor de verdediging van het Rijk in Europa:

het pantserschip *Jacob van Heemskerck*, in aanbouw, op stapel gezet in het jaar 1905;

de 10 torpedobooten van ongeveer 140 ton waterverplaatsing; *Ophir* en volgende, te water gelaten in de jaren 1901—1904;

de 4 torpedobooten van hetzelfde type, in aanbouw;

b. voor den dienst in de koloniën:

de pantserschepen *Koningin-Regentes, De Ruyter, Hertog Hendrik,* en *Maarten Harpertszoon Tromp,* te water gelaten in 1900—1904.

Aan dat materieel moet naar de meening van ondergeteekende door aanbouw worden toegevoegd:

a. voor de verdediging van het Rijk in Europa:

3 pantserschepen van ongeveer 5000 ton waterverplaatsing, in hoofdzaak overeenkomende met de *Heemskerck;*

16 torpedobooten van dezelfde grootte als de *Ophir* en volgende, bovengenoemd;

4 onderzee-booten;

3 kanonneerbooten voor de Zuiderzee;

3 kanonneerbooten voor de beneden-rivieren;

b. voor den dienst in de koloniën:

4 pantserschepen van ongeveer 7000 ton waterverplaatsing;

6 torpedobootvernielers of volzee-torpedobooten;

15 torpedobooten type *Ophir.*

Het is hier de plaats op te merken, dat het Koninklijk besluit van 4 Juni 1897 (*Staatsblad* n°. 163), gewijzigd bij Koninklijk besluit van 27 Juni 1901 (*Staatsblad* n°. 191), niet toelaat voor den dienst in Nederlandsch-Indië torpedobooten

aan te wijzen, met eene andere bestemming dan de verdediging van havens of van toegangen naar havens of reeden; aangezien nu deze omschrijving op verre na niet overeenkomt met den werkkring, door ondergeteekende aan de torpedobooten, type *Ophir*, in de Indische wateren toegedacht, en zulks nog minder het geval is met de torpedobootvernielers, is het duidelijk dat het genoemd Koninklijk besluit, naar ondergeteekende meent, dient te worden herzien; tot welke meening eveneens bijdraagt de omstandigheid dat de bemanningssterkte, in art. 1 van dat besluit voor de in Oost-Indië te stationneeren krachtige oorlogsschepen aangegeven, niet in overeenstemming is te brengen met de vereischten voor het door ondergeteekende gewenschte grootere type van pantserschip.

De samenstelling der scheepsmacht voor Nederlandsch-Indië benoodigd, houdt nauw verband met de verdeeling der uitgaven voor die scheepsmacht over de begrooting van Nederlandsch-Indië en de Staatsbegrooting, waaromtrent de regeling is vastgesteld in het Koninklijk besluit van 27 Juli 1896, n°. 22, (*Staatsblad* n°. 141); teneinde nu in zake de samenstelling van die scheepsmacht niet gebonden te zijn aan het besluit van Juni 1897, hebben ondergeteekende en zijn ambtgenoot van Koloniën zich genoopt gezien, aan Hare Majesteit eene voordracht te doen tot het bijeenroepen van eene Staatscommissie, aan welke eene herziening van de in het besluit van Juli 1896 nedergelegde regeling zoude worden opgedragen.

In afwachting van het tot stand komen eener nieuwe regeling van dit onderwerp, zal, teneinde tot het brengen van de noodig geachte wijzigingen in de samenstelling der in Oost-Indië te stationneeren scheepsmacht de gelegenheid te openen, te zijner tijd eene wijziging van het Koninklijk besluit van 4 Juni 1897 moeten worden ter hand genomen, waaromtrent overeenstemming met den Minister van Koloniën werd verkregen op dezen grondslag, dat de kosten ten gevolge dier gewijzigde samenstelling, door de begrooting van Nederlandsch-Indië te dragen, niet hooger zouden vallen dan die voor het dienstjaar 1905 geraamd.

Ten einde te komen tot de berekening van het cijfer, dat tot instandhouding eener vloot, samengesteld als door ondergeteekende noodig geacht, jaarlijks voor nieuwen aanbouw op de begrooting van Marine zal dienen te worden gebracht, worden hieronder de kosten van aanschaffing van dat materieel, geheel uitgerust, in ronde cijfers bijeengevoegd:

a. voor de verdediging van het Rijk in Europa:

4 pantserschepen	per schip	4.5	18.—
3 kanonneerbooten voor de Zuiderzee	„ „	0.45	1.35
3 idem voor de beneden rivieren .	„ „	0.45	1.35
	Transporteere		20.70

		Transport		20.7
4 onderzeebooten	. . . .	„ „	0.525 [1]	2.1
30 torpedobooten	. . . .	„ „	0.3	9.–
b. voor dienst in de Koloniën:				
4 pantserschepen	. . . .	per schip	6.5	26.–
4 idem	. . . .	„ „	4.5	18.–
6 torpedo-vernielers	. . . .	„ „	0.7	4.2
15 torpedobooten	. . . .	„ „	0.3	4.5
		Totaal		84.5

Volledigheidshalve dient hierbij nog met het volgende te worden rekening gehouden.

Hoewel nog niets te zeggen valt omtrent de mate, waarin drijvende zeemijnen bij de vervulling van de taak der zeemacht zullen zijn aan te wenden, meent ondergeteekende op een millioen voor aanschaffing van dergelijk materieel, gelijkelijk verdeeld over de binnenlandsche en de Indische defensie, te moeten rekenen.

Voor de benoodigde stoomsloepen tot bewakings- en communicatiediensten in de Nederlandsche wateren, dient 0.1 millioen en voor stoomvaartuigen tot uitoefening der zeevisscherijpolitie 0.7 millioen als aanschaffingskosten worden berekend.

Het totaal-bedrag hierboven genoemd, wordt mitsdien vermeerderd met 1.8 millioen en gebracht op 86.3.

Den levensduur van het marine-materieel (hieronder te verstaan het tijdvak, waarna het materieel als niet meer op de hoogte van zijn tijd voor vervanging in aanmerking komt) wenscht ondergeteekende te stellen op 25 jaren voor pantserschepen, kanonneerbooten, politiekruisers en materieel voor verspermijnen en op 20 jaren voor het overige materieel, hoewel in den laatsten tijd voor deze cijfers respectievelijk 20 en 15 werd genomen. Ongetwijfeld zal men, een oorlogsschip na 20 jaren dienst door een nieuw vervangende, materieel hebben dat meer in overeenstemming is met de jongste vorderingen der techniek, maar bij deugdelijk onderhoud, zooals dat ten onzent met het materieel gebruikelijk is, zal een schip na 20 jaren nog in zulk een goeden staat verkeeren, dat men er nimmer toe zal komen het reeds dan uit de sterkte af te voeren; aangenomen altijd dat het niet van den aanvang af gebreken heeft vertoond en bij de aanschaffing in allen deele op de hoogte was van zijn tijd.

Stelt men den tijd voor vervanging vast als boven aangegeven, dan vindt men voor het bedrag, tot instandhouding der vloot voor nieuwen aanbouw per jaar benoodigd *f* 3 651 000.

[1]) De prijs voor de thans in aanbouw zijnde onderzeeboot te betalen, bedraagt f 430 000; aangezien deze boot van zeer klein type is en volgende exemplaren allicht van grooter afmetingen zullen worden verlangd, is de prijs gemiddeld per boot nagenoeg een ton gouds hooger geraamd.

In de hier geschetste samenstelling der vloot vindt het materieel der zoogenaamde Indische militaire marine geene plaats, aangezien dit niet ten laste der Staatsbegrooting wordt aangeschaft.

Onder dit materieel komen intusschen torpedobooten voor, bestemd tot verdediging van havens en van toegangen tot havens of reeden, met welk materieel uit den aard der zaak rekening moet worden gehouden, wanneer de weermiddelen ter zee in de Nederlandsch-Indische bezittingen worden beschouwd. Wanneer de in aanbouw zijnde drie booten voltooid zijn, zullen er acht torpedobooten van ongeveer 100 ton waterverplaatsing aanwezig zijn, alle betrekkelijk nieuw, zijnde de oudste twee in 1900 afgeleverd.

De verdeeling der geschetste vloot over de verschillende diensten, welke de zeemacht geroepen is te verrichten, stelt ondergeteekende zich voor als volgt.

De 4 pantserschepen van 5000 ton (type-„Heemskerck") vormen in oorlogstijd eene mobiele divisie, welke de stelling den Helder tot operatie-basis heeft. Zoo noodig worden haar torpedobooten toegevoegd. Herstellingen worden bij voorkeur in het winterseizoen aan de schepen verricht. In dienst zijn des winters 2, des zomers 3 dezer schepen. Is een schip in conservatie, dan wordt alles aangewend om eventueele indienststelling met den meesten spoed mogelijk te maken.

Bevindt zich een schip, voor den dienst in de koloniën bestemd, in oorlogstijd in Nederland, voor den dienst gereed, dan wordt het in dienst gesteld en aan de divisie toegevoegd.

De torpedobooten zullen in vredestijd hoofdzakelijk te Willemsoord en te Hellevoetsluis gestationneerd en voor zoover niet in dienst, in conservatie zijn. Stationneering en conservatie van een deel dezer flottielje te Amsterdam kan met het oog op aldaar aanwezige bergruimte gewenscht zijn, doch is met het oog op de voorbereiding tot den oorlògstoestand niet noodig, liggende de taak der torpedobooten in en voor de zeegaten.

De verdeeling der torpedo-vloot over de verschillende zeegaten, het al of niet aanwijzen van een deel tot optreden in zuiver defensieve rol voor het geval een aanval op de maritieme stellingen doorgezet wordt, is aan de algemeene leiding der verdediging overgelaten.

De onderzeebooten zullen daar worden geposteerd, waar zij met het meeste nut zullen zijn aan te wenden.

De posten aan het overige materieel aan te wijzen, volgen uit hetgeen omtrent het doel zijner aanschaffing is medegedeeld.

De conservatie in vredestijd van de kanonneerbooten voor de Zuiderzee kan zoowel te Helder als te Amsterdam geschieden; die voor de benedenrivieren kunnen het meest doelmatig te Hellevoetsluis en te Amsterdam worden geconserveerd.

Van de vier pantserschepen van ongeveer 7000 ton zullen er

steeds drie in Oost-Indië in dienst kunnen zijn; de mogelijkheid is niet uitgesloten, dat tijdens ernstige omstandigheden ook het vierde aldaar dienst zal kunnen doen.

Van de 4 pantserschepen van het type-„Koningin-Regentes" neemt ondergeteekende aan, dat er een in West-Indië zal moeten zijn gestationneerd en een in Nederland in herstelling of in reserve zal zijn; van de twee overige wenscht hij het eene in Oost-Indië in dienst te houden, het andere te benutten voor reizen tusschen Indië en Nederland in het belang van het transport van personeel, waarbij de gelegenheid tot vlagvertoon in buitenlandsche havens, nabij de reisroute gelegen, zal zijn te benutten. Bij het ontstaan van ernstige omstandigheden zal het allicht mogelijk blijken laatstbedoeld schip tijdig naar Oost-Indië te dirigeeren of wel aldaar aan te houden.

Voor de aanwending dezer scheepsmacht in Indië in oorlogstijd kunnen geene bepaalde regelen worden gesteld; zij dient te worden afhankelijk gesteld van de sterkte en de te vermoeden of reeds gebleken handelwijze des vijands.

Op het voetspoor zijner voorgangers, is ook ondergeteekende van meening, dat het optreden onzer scheepsmacht in Indië zooveel mogelijk los van Soerabaia behoort te zijn. Als operatiebasis voor die scheepsmacht moet deze haven alleen in zooverre dienen, dat de schepen aldaar hunne uitrusting, eventueel noodige herstelling, en eene dokking tot schoonmaken der huid onder water, bij voorkeur zoo kort mogelijk vóór het uitbreken van den oorlogstoestand, moeten ondergaan, maar voorop dient te staan, dat zij de haven verlaten hebben vóór het begin der vijandelijkheden, ten einde alle kans, aldaar opgesloten te worden, te ontgaan.

Tot verdediging van Soerabaia moet het eskader nimmer worden aangewend. De toegangen tot de reede, geene diepgaande oorlogsschepen toelatende, kunnen door de bestaande versterkingen, zoomede de welhaast ten getale van 8 aanwezige torpedo booten, type-„Hydra", voldoende worden verdedigd.

Omtrent de indeeling en stationneering der voorgestelde torpedovloot met meer uitgebreide werkingsfeer, de vernielers of volzeetorpedobooten en de booten type-*Ophir*, kan niets beslist worden alvorens omtrent de huisvesting der bemanning, den opslag van voorraden en de aanwijzing of vestiging van reparatie-instellingen voor dit materieel met den Minister van Koloniën overeenstemming zal zijn verkregen. Veel hangt voor deze aangelegenheid daarvan af, of aan deze flottielje depotschepen met eigen beweegkracht zullen worden toegevoegd, dan wel of meer strategisch geschikte punten voor het vestigen eener vaste basis zullen worden gekozen. Op eenige vermeerdering van kosten, hetzij voor de aanschaffing van depotschepen, hetzij voor kazerneering aan den wal, zoomede voor reparatie-inrichtingen, zal dus dienen te worden gerekend.

Aangaande de volgorde, waarin de aanbouw van nieuw materieel naar de meening van ondergeteekende behoort plaats

te hebben, met het oog op een geleidelijken overgang van de tegenwoordige tot de voorgestelde samenstelling der vloot en in verband met de waarde aan het oudere materieel alsnog toe te kennen, zij het volgende medegedeeld.

Bij het materieel voor de verdediging van het Rijk in Europa bevinden zich de drie pantserschepen „Kortenaer", „Piet Hein" en „Evertsen", in 1893 te gelijk op stapel gezet en in 1895 voor den dienst gereed gekomen, zoodat hunne vervangers in het jaar 1920 behooren te zijn voltooid. Het is intusschen in hooge mate wenschelijk, dat deze vervanging voor een gedeelte op een veel vroeger tijdstip plaats vinde. Immers, hoewel deze schepen zeer goed aan de gestelde eischen hebben voldaan, mag niet worden over het hoofd gezien, dat het geschut, hunne hoofdbewapening uitmakende, reeds bij den bouw der schepen niet meer tot het nieuwste model behoorde en door de kort daarna gevolgde invoering van het rookvrij buskruit, bij het moderne geschut van zwaar kaliber ten zeerste ten achteren kwam te staan.

Onder de thans voorhanden elf schepen, voor de verdediging der koloniën bestemd, komen voor de pantserdekschepen „Koningin Wilhelmina der Nederlanden", voltooid in 1894, „Holland", „Zeeland" en „Friesland". voor den dienst gereed in 1897—1898 en „Utrecht", „Gelderland" en „Noordbrabant", die in 1900—1901 voor het eerst in dienst kwamen.

Van het eerstgenoemde schip is het geschut, evenals dat der pantserschepen type „Kortenaer" niet voor het gebruik van rookvrij buskruit ingericht. Het schip bezit geen verticaal pantser en bij de betimmering is gebruik gemaakt van hout in meerdere mate dan met het oog op brandgevaar in een hedendaagsch zeegevecht gewenscht is te achten.

De andere zes pantserdekschepen missen eveneens verticaal pantser. Het geschut is wel van modern type maar het grootste aan boord dezer schepen voorkomend kaliber is dat van 15 c.M. De beweegkracht die deze schepen een tegen de betrekkelijk lichte bewapening en bescherming opwegend voordeel in den strijd moest verleenen, heeft in de practijk tot teleurstelling geleid.

Een en ander is oorzaak, dat dit zevental schepen onder onze maritieme strijdkrachten niet langer op den voorgrond behoort te staan en in hunne vervanging door de door ondergeteekende voorgestelde krachtige schepen zoo mogelijk spoedig dient te worden voorzien.

Uit het bovenstaande blijkt, dat met den aanbouw van groote schepen geregeld dient te worden voortgegaan.

Nu de bouw van het pantserschip „Heemskerck" op 's Rijks werf te Amsterdam in het jaar 1907 ten einde loopt, zoude ondergeteekende er de voorkeur aan hebben gegeven, bij dezelfde inrichting een pantserschip van het grootere type voor den dienst in de koloniën in aanbouw te brengen. Zooals bekend, zijn evenwel de afmetingen der doorvaart tusschen het Oosterdok en het IJ vooralsnog hiertegen een beletsel.

Ondergeteekende vleit zich met de hoop, dat door samenwerking van de verschillende, bij dit belang betrokken lichamen, de gewenschte verbetering in deze doorvaart zóó tijdig zal tot stand komen, dat in het jaar 1909 met den bouw van een grooter schip zal kunnen worden aangevangen; in afwachting hiervan wenscht hij thans aan de gemelde inrichting den bouw van een tweede pantserschip van het type „Heemskerck" op te dragen.

Eenige wijziging in de bewapening kwam ondergeteekende hierbij wenschelijk voor. In de eerste plaats is het zeer gewenscht, eene beschermde opstelling te maken voor de toestellen tot afstandmeting; voorts wenscht ondergeteekende het aantal kanonnen van 7.5 c.M. van 6 tot 10 te vermeerderen tot betere verzekering tegen aanvallen van torpedobooten, en deze kanonnen voor zoover op het bovendek of het tentdek opgesteld, van schilden te voorzien. Tegenover deze wijzigingen zal dienen te staan het achterwege laten van het tweetal kanonnen van 15 c.M. dat op de „Heemskerck" achter open schilden is opgesteld; zooals bekend, lieten de afmetingen van het schip niet toe deze beide kanonnen, evenals de andere 4 van hetzelfde kaliber, de zooveel meer afdoende bescherming door gesloten schilden te verschaffen.

Na het hierbedoelde schip zullen achtereenvolgens twee pantserschepen van het grootere type moeten worden in aanbouw gebracht, daarna twee verdere van het „Heemskerck"-type. Bij het aan den dienst ontvallen der 3 schepen type „Kortenaer" zullen dan vier pantserschepen van ongeveer 5000 ton voor de defensie van het Rijk in Europa gereed zijn. Daarna, in de jaren 1919 tot en met '23 zullen twee verdere pantserschepen van pl. m. 7000 ton gebouwd moeten worden. Komen voorts in de jaren 1923 tot en met 1930 vier schepen type „Koningin-Regentes" en van 1930 tot en met 1934 twee schepen type „Heemskerck" gereed, dan heeft de vervanging van het materieel geregeld plaats.

De als bijlage I aan deze Memorie toegevoegde staat geeft voor de eerstvolgende 25 jaren een programma van nieuwen aanbouw voor de verschillende categorieën van materieel zooals dat noodig is, ten einde tot de nieuwe samenstelling der vloot te geraken. Zooals uit de cijfers in de kolom „Totaal" van dien staat blijkt, is gerekend op eene geleidelijke stijging van het bedrag, jaarlijks aan aanbouw van nieuw materieel te besteden. Voor 1908 rekenende op 3 millioen, stijgt het in de jaren 1920—'25 tot gemiddeld 4 millioen en zal het in 1931 nog niet tot het hierboven als normaal gemiddelde gestelde bedrag van 3,651 millioen zijn gedaald. Klaarblijkelijk is deze stijging boven het gemiddelde het gevolg van het besteden van kleinere bedragen dan de gemiddelde gedurende eene voorafgegane reeks van jaren.

Bijlage II geeft aan op welke wijze, tengevolge van het in bijlage I gegeven plan van aanbouw, de nieuwe vloot tot stand

komt, terwijl het oude materieel aan den dienst ontvalt. In dien staat zijn de pantserdekschepen niet opgenomen. Klaarblijkelijk zullen deze, zoolang het aantal pantserschepen nog niet voldoende is om daarmede in den dienst buitenslands en in de koloniën te voorzien, voor dit doel worden gebruikt, maar behoort zoodra mogelijk de toestand in te treden, dat op deze schepen niet meer voor de eigenlijke verdediging wordt gerekend. Het zal evenwel zaak zijn, ze daarna nog geruimen tijd in gebruik te houden voor de bezetting van het station West-Indië, en voor reizen tot oefening en tot aflossing van het personeel der zeemacht in Oost-Indië.

Zooals uit beide bijlagen blijkt, is het voornemen de zes eerst aan te bouwen torpedobooten type „Ophir" voor dienst in Nederlandsch-Indië te bestemmen.

Wat betreft de aanwending van het bestaande materieel voor verdediging van het Rijk in Europa, dat in het door ondergeteekende voor de toekomst aangegeven stelsel geene plaats vindt, zij het volgende medegedeeld.

Een der pantserschepen „Stier" en „Schorpioen" wenscht ondergeteekende nog in den tegenwoordigen toestand beschikbaar te houden, totdat het pantserschip „Heemskerck" voor den dienst gereed is.

In afwachting van het tot stand komen der verbeteringen, welke zijn ambtgenoot van Oorlog voornemens is, te doen brengen in de bewapening der kustversterkingen, blijft ondergeteekende de monitors „Reinier Claeszen", „Draak" en „Matador" bestemmen voor de verdediging der Goereesche gaten; een zestal kanonneerbooten, bewapend met het kanon van 28 c.M. A. nº. 2, worden aangewezen voor de verdediging der Stelling van den Helder, en de kanonneerbooten „Bever" en „Dog", welke ieder een kanon van 21 c.M. A. voeren, voor de stelling Hollandsch Diep en Volkerak.

. Al het laatstelijk genoemde materieel, met uitzondering van de „Reinier Claeszen" behoort naar de meening van ondergeteekende in aanmerking te komen om te worden afgevoerd uit de effectieve sterkte, zoodra de Minister van Oorlog over het geschut wenscht te beschikken ter verbetering der bewapening van kustversterkingen.

In afwachting van de uitbreiding der torpedovloot en den bouw der kanonneerbooten, door ondergeteekende voor de Zuiderzee gewenscht, meent hij voor de bewaking der toegangen naar die binnenzee, met inbegrip der Vliegaten, nog te moeten rekenen op een monitor en op drie kanonneerbooten, verwapend met kanon van 12 c.M Een dezer vaartuigen is reeds aanwezig n.l. „Hefring", die ten behoeve der oefeningen met kanonniers reeds vroeger de bedoelde verwapening onderging; twee andere kanonneerbooten zullen tot het voeren van dit zelfde kaliber van geschut worden ingericht en bij naderend oorlogsgevaar worden voorzien van de twee kanonnen, die ten behoeve der

oefeningen op het artillerie-instructieschip „Bellona" zullen worden ingescheept.

De vier riviervaartuigen wenscht ondergeteekende voorloopig nog aan te houden.

Alle hierboven niet genoemde monitors en kanonneerbooten komen naar de meening van ondergeteekende in aanmerking om te worden afgevoerd uit de sterkte der voor de defensi bestemde vloot. Van de kanonneerbooten wier rompen, stoom ketels en werktuigen nog in bruikbaren staat verkeeren, ka vermoedelijk nog voor verschillende doeleinden gebruik worden ge maakt, gelijk verscheidene der reeds uit de sterkte afgevoerde vaar tuigen van dit charter reeds nuttige aanwending hebben gevonden

Van de bestaande torpedobooten, welke aan het type „Ophir in aanbouw voorafgingen, naderen vele tot den twintigjarige leeftijd en hebben enkele dien leeftijd reeds overschreden; nie temin wenscht ondergeteekende deze voorloopig in de sterkt der vloot voor defensie te handhaven.

Bijlage III geeft de bij benadering berekende sterkte van he personeel in alle rangen en kwaliteiten, voor de bemanning de in de toekomst gedachte vloot benoodigd. Het volgende va hierbij op te merken.

Bij de berekening van het op de vloot benoodigde zeeofficier personeel is ook in Oost-Indië op het benutten van de officiere der Koninklijke Marine-Reserve gerekend; onderzocht word welk aantal dezer officieren gemiddeld in de Indische watere aanwezig is. Tengevolge dezer regeling zal de dienst aan boor der schepen in vredestijd moeten worden verricht met enkel officieren per schip minder dan in oorlogstijd; hierin wordt doo ondergeteekende geen bezwaar gezien, nu de adelborsten de 1e klasse door hun leeftijd en door de tijdens de opleiding reed opgedane practische oefening geacht kunnen worden, veel mee dan voorheen, reeds dadelijk bij hunne plaatsing op actiev schepen een werkdadig aandeel in den dienst te kunnen nemen

De tegenwoordige organieke sterkte van het personeel offi cieren der Marine-Reserve zal eenige vermeerdering dienen t ondergaan, in aanmerking nemende, dat het veilig is, op nie meer dan twee derden als beschikbaar te rekenen. In de oefenin zal zoodanige wijziging zijn te brengen, dat deze officieren oo aan boord van torpedobooten dienst kunnen doen.

Voor aanvulling van het op de vloot en voor diensten aa den wal in Nederland benoodigde aantal adelborsten der 1e k kan gerekend worden op het, op 22 te stellen, aantal der tot d oudste afdeeling van het Koninklijk Instituut voor de Marin behoorende adelborsten der 2e klasse.

Dit in aanmerking nemende blijkt, dat aan zeeofficiere beneden den hoofdofficiersrang benoodigd is een totaal aant van 363, tegen 393 volgens de tegenwoordige organieke sterkt waarbij nog valt op te merken, dat de nieuwe formatie geen officieren der mariniers omvat.

Wat het personeel van den stoomvaartdienst betreft, toont de voorgestelde formatie groot verschil met de tegenwoordige. Komen aan de vereischte sterkte 126 officieren-machinist te kort, de tegenwoordige sterkte wijst op een overschot van 236 hoofd-machinisten, machinisten en adjunct-machinisten. Intusschen is het personeel onderofficieren-stokers nog aanmerkelijk uit te breiden alvorens de vereischte sterkte bereikt zal zijn; hetgeen geene verwondering kan wekken, daar de opleiding van sergeant-stokers geruimen tijd vordert en daarmede nog niet lang geleden werd aangevangen.

Belangrijk lageren eisch stelt de voorgestelde formatie aan de sterkte der zeemilitie en van het korps mariniers, ook al dient de voor laatstgenoemd korps berekende sterkte met een zeker aantal recruten te worden vermeerderd.

Uit het bovenstaande moge zijn gebleken, in welken zin ondergeteekende de reorganisatie van het machinekamerpersoneel wenscht te doen plaats hebben, waarvan sprake was laatstelijk bij het debat in de Eerste Kamer over de marinebegrooting voor het loopende jaar, mede naar aanleiding van de ten vorigen jare in de Tweede Kamer ter sprake gekomen voornemens om wijziging te brengen in de opleiding van bedoeld personeel.

Dit personeel zal dan voor een kleiner deel dan thans bestaan uit machinisten, voor een grooter deel uit onderofficieren-stoker, terwijl de machinisten allen zullen behooren tot het officierskorps en de onderofficieren-stoker allen den hoogsten rang in het onderofficierskorps kunnen bereiken.

Aan eene commissie is opgedragen de denkbeelden van ondergeteekende, betreffende bedoelde reorganisatie, nader uit te werken en bij de uitvoering van deze opdracht in het bijzonder aan te geven:

a. de voor het bedoelde personeel te volgen wijze van opleiding; en

b. de overgangsmaatregelen, noodig om van den thans bestaanden toestand tot den nieuwen te geraken.

Het rapport dezer commissie heeft den ondergeteekende nog niet bereikt.

In aansluiting aan het betreffende „kazerneering van schepelingen aan den wal", voorkomende in de Memorie van Toelichting bij de begrooting voor het loopende jaar, wenscht ondergeteekende mede te deelen, dat plannen tot aanbouw van kazernes ter vervanging van het meerendeel der thans in gebruik zijnde wacht- en logementschepen, in overweging worden genomen en hij zich voorstelt op de volgende begrooting gelden daarvoor aan te vragen, als wanneer, naar hij vertrouwt, eene algemeene regeling zal zijn tot stand gekomen, die mogelijk zal maken de kosten van dit werk te verdeelen over een grooter — zij het dan ook met het oog op op den aard van het werk *beperkt* — aantal jaren, dan voor de uitvoering van het werk noodig is.

zoodat de begrooting van de gewone uitgaven voor de marine door den bouw van dat slechts éénmaal in vele jaren voorkomende werk niet gedurende een paar jaren overmatig wordt opgedreven.

Inrichting der begrooting en eindcijfer.

Daartoe gemachtigd door Hare Majesteit de Koningin, heeft de ondergeteekende deze verandering in de inrichting van hoofdstuk VI der Staatsbegrooting gebracht, dat daaruit duidelijker dan tot nog toe blijken kan, welk deel van het daarop aangevraagde bedrag bestemd is voor militaire, welk deel voor niet-militaire uitgaven.

Aan die splitsing ligt het denkbeeld ten grondslag, dat het bij eene beoordeeling van de noodzakelijkheid of wenschelijkheid van voorgestelde uitgaven, van belang kan zijn afscheiding te brengen tusschen die uitgaven, welke direct verband houden met de verdediging des lands en der koloniën en die welke buiten direct verband met het militair belang, strekken tot verhooging der algemeene volkswelvaart en dienvolgens ook bevorderlijk zijn tot vermeerdering van de inkomsten des Rijks.

Tot laatstbedoelde uitgaven behooren klaarblijkelijk in de eerste plaats die voor het loodswezen, de betonning en de bebakening.

Uit den hierneven staanden staat moge blijken, hoezeer gedurende de jongst verloopen jaren de scheepvaart zich ontwikkeld heeft, terwijl tevens daaruit het antwoord moge worden gelezen op de vraag, waaraan het is toe te schrijven, dat voor dezen tak van dienst jaarlijks hoogere bedragen moeten worden aangevraagd.

Ook de uitgaven voor den dienst der Hydrographie strekken, voor zoover zij geen verband houden met militaire doeleinden, geheel ten bate van de algemeene scheepvaart en ofschoon geen directe inkomsten voor de schatkist kunnende aanwijzen — de betrekkelijk kleine inkomst wegens den verkoop van Nederlandsche zeekaarten buiten beschouwing latende — moet toch erkend worden, dat de uitgaven ten koste gelegd aan de instandhouding en publicatie van een deugdelijk en naar de laatste gegevens bijgewerkt stel kaarten van onze kust en van de toegangen en vaarwaters in ons land, in hooge mate ten goede komen aan de scheepvaart in het algemeen.

Bij de tot stand gebrachte splitsing van hoofdstuk VI der Staatsbegrooting zijn derhalve de uitgaven voor het Loodswezen, de Betonning, de Bebakening, enz, en die voor de Hydrographie, met den aankleve van dien, onder de niet militaire uitgaven gebracht, terwijl de uitgaven voor de militaire Hydrographie, als strekkende tot de instandhouding van een stel kaarten uitsluitend bestemd voor oorlogsgebruik, onder de militaire uitgaven zijn gebracht.

Hoewel de splitsing der militaire en niet militaire uitgaven zoo consequent mogelijk werd doorgevoerd, is daarmede toch niet zóó ver gegaan, dat daaruit moeilijkheden zouden kunnen

OVERZICHT VAN DE BINNENGEKOMEN EN NAAR ZEE VERTROKKEN SCHEPEN EN VAN DE ONTVANGSTEN EN UITGAVEN, DEN DIENST VAN HET LOODSWEZEN BETREFFENDE OVER DE JAREN 1896–1905.

Jaartal.	Binnengekomen schepen.			Naar zee vertrokken schepen.			Loods-gelden, enz.	Uitgaven.	Batig saldo.
	Loods wezen.	Statistiek van de zeescheepvaart.		Loods-wezen.	Statistiek van de zeescheepvaart.				
	Aantal.	Aantal.	Tonnenmaat.	Aantal.	Aantal.	Tonnenmaat.			
1	(1) 2	(1) 3	4	(1) 5	(1) 6	7	8	9	10
			(2)			(2)			
1896	12 732	11 053	7 890 694	11 744	10 766	7 721 215	f 1 993 949	f 1 706 276	f 287 672
1897	13 181	11 235	8 513 620	12 071	11 098	8 384 189	1 947 353	1 773 908	173 445
1898	13 170	11 067	8 694 297	12 141	11 057	8 630 822	2 039 663	1 722 246	317 417
1899	13 837	11 803	9 450 386	12 735	11 672	9 375 535	2 114 470	1 903 362	211 107
1900	14 582	12 307	9 457 778	13 487	12 367	9 432 684	2 222 886	2 028 494	194 392
1901	13 816	11 698	9 336 898	13 063	11 757	9 319 123	2 126 531	1 936 145	190 385
1902	13 580	11 348	9 516 810	12 722	11 317	9 419 236	2 164 779	2 006 532	158 246
1903	14 431	11 989	10 549 746	13 550	12 012	10 487 199	2 353 367	1 967 773	385 593
1904	14 962	12 394	10 910 905	13 945	12 442	10 864 356	2 441 759	2 110 186	331 573
1905	15 781	—	—	14 896	—	—	2 625 208	2 189 391	435 817

1) Het verschil in aantal schepen volgens de bij het Loodswezen gehouden statistiek en volgens de Statistiek van de Zeescheepvaart is in hoofdzaak toe te schrijven aan de omstandigheid, dat onder de rubrieken 2 en 5 ook zijn opgenomen:

a. schepen, bestemd naar en komende van België, vallende onder het Scheldereglement en niet door Belgische loodsen beloodst;

b. visschersvaartuigen, die beloodst zijn;

c. schepen, die als „bijlegger" zijn binnengevallen en weder naar zee vertrokken als „bijlegger".

2) Bij bovenstaande cijfers is de tonnenmaat verkregen door de reductie van 2.83 M^3. = 1 ton, naar de opgaven in M^3., voorkomende in de Statistiek van de Zeescheepvaart over 1904. (Uitgegeven door het Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel).

ontstaan, wat het geval zou geweest zijn, indien bijv. de bureau-ambtenaren, werkzaam op de afdeeling Loodswezen bij het Departement van Marine, ten laste van dien tak van dienst waren gebracht. Bezwaar kan daartegen niet bestaan, waar toch met de tot stand gebrachte splitsing in de eerste plaats bedoeld wordt een scherper licht te laten vallen op de beteekenis van het eindcijfer der Marinebegrooting en een betere beoordeeling mogelijk te maken van hetgeen daarop voor militaire en niet militaire doeleinden aangevraagd wordt.

Het eindcijfer van dit hoofdstuk der Staatsbegrooting is geraamd op een bedrag van *f* 17 691 979,13[5], zijnde *f* 444 087,81 *meer* dan het voor 1906 toegestane bedrag van *f* 17 247 891,32[5].

Rekening houdende met de inkomsten uit de begrooting, welke verantwoord worden bij de Wet op de Middelen, moet het eindcijfer verminderd worden met een bedrag van *f* 2 972 281 als hieronder gespecificeerd, tegen *f* 2 793 000 voor het dienstjaar 1906:

Bijdragen voor de opleiding van adelborsten	*f* 42 500,00
Bijdragen voor de opleiding van adspirant-administrateurs	2 200,00
Bijdragen voor de opleiding van adspirant-machinisten	10 900,00
Opbrengst van den verkoop van onbruikbare en overtollige goederen	30 000,00
Opbrengst van den verkoop van de monitors „Bloedhond" en „Luipaard, zoomede van de kanonneerboot „Hydra".	42 500,00
Opbrengst van rechten van zegel, registratie en leges, zoomede van invoer en accijnzen. . .	120 136,00
Opbrengst van den verkoop van Nederlandsche en West-Indische kaarten	2 790,00
Opbrengst van loodsgelden	2 700 000,00
Bezoldiging van het personeel bij de verlichting op de Wester-Schelde en in hare mondingen, welke ingevolge tusschen België en Nederland bestaande overeenkomst van 31 Maart 1886 („Staatsbl." nº. 80) komen ten laste van België .	9 800,00
Opbrengst wegens het weghalen der spoeling en van den afval van levensmiddelen in de drie marine-directiën Willemsoord, Amsterdam en Hellevoetsluis	1 825,00
Gedeeltelijke terugstorting van verstrekte gelden voor het inrichten en drijven van scheepstoko's	2 430,00
Vergoeding door België van de kosten voor plaatsing, verplaatsing, herstelling en bijvulling van lichtboeien op de Wester-Schelde.	7 200,00
Totaal . . .	*f* 2 972 281,00

ten gevolge waarvan het eindcijfer voor 1907 te stellen is op *f* 14 719 698 tegen *f* 14 454 891 voor 1906, zijnde *f* 264 807 *meer*.

Gesplitst in militaire- en niet-militaire uitgaven, werd voor het dienstjaar 1906 toegestaan en wordt voor het dienstjaar 1907 aangevraagd:

Militaire uitgaven	*f* 14 235 481	*f* 14 317 942
Niet militaire uitgaven . .	2 952 410	3 314 037
Onvoorzien	60 000	60 000
Totaal . . .	*f* 17 247 891	*f* 17 691 979

Voor 1907 wordt alzoo aangevraagd voor militaire uitgaven *meer* *f* 82 461 en voor niet-militaire uitgaven, *meer* *f* 361 627.

Alvorens omtrent dit verschil in *meer* nader in bijzonderheden te treden, moge het ondergeteekende vergund zijn omtrent bovenstaande eindcijfers het volgende in het midden te brengen:

In het jaar 1897 bedroegen de militaire uitgaven een totaal van *f* 13 053 278 en na aftrek der baten, welke in dat jaar verantwoord werden bij de Wet op de Middelen *f* 12 732 521; vijf jaren later, in 1902, waren deze bedragen respectievelijk *f* 13 899 496 en *f* 13 707 123, terwijl daarvoor in 1907 een bedrag wordt aangevraagd, groot *f* 14 317 942, of na aftrek der geraamde baten *f* 14 065 451.

Sedert 1897 valt alzoo eene stijging te constateeren, tot en met 1902 van *f* 974 602, tot en met 1907 van *f* 1 332 930.

In aanmerking nemende, dat in de jaren 1897 en 1902 aan nieuwen aanbouw een bedrag werd besteed respectievelijk van *f* 4 674 872 en van *f* 2 823 789, terwijl voor gelijk doel voor 1907 slechts een bedrag is aangevraagd van *f* 2 210 000, dan is het duidelijk, dat *niet* in den aanbouw van nieuwe schepen de oorzaak moet worden gezocht van de voortdurende stijging van de militaire marine uitgaven, maar dat die oorzaak elders moet worden gezocht.

En inderdaad blijkt dan ook uit onderstaand overzicht van eenige in 1897 en in 1902 gedane uitgaven en van de voor gelijke doeleinden van 1907 aangevraagde sommen:

Militaire uitgaven.	**1897.**	**1902.**	**1907.**
a. Kosten van beheer en administratie . .	*f* 373 445	*f* 378 006	*f* 427 892
b. Kosten van het materieel	7 163 697	7 205 159	6 216 423
c. Kosten van het personeel	5 507 647	6 309 781	7 635 875

dat het de uitgaven voor het personeel zijn, waaraan in hoofdzaak de stijging der uitgaven moet worden toegeschreven.

Die kosten nader splitsende, zooals in onderstaand overzicht geschied is,

	1897.	1902.	1907.
Traktementen, soldijen en toelagen . . .	*f* 2 529 459	*f* 2 754 032	*f* 3 468 698
Kosten van aanneming en reëngagementen .	39 771	41 526	90.000
Kosten voor het korps mariniers	340 364	400 761	
Kosten van opleiding .	217 683	245 251	385 650
Kosten van schafting .	461 818	736 698	932 078
Kosten van verpleging	91 967	142 403	172 791
Pensioenen, wachtgelden, enz.	1 718 708	1 881 824	2 468 158
Overige uitgaven . .	107 877	107 286	118 500

blijkt, dat in de hoogere raming van de uitgaven voor het personeel over 1907, ten bedrage van *f* 2 128 228, o. m. voor soldijen en traktementen een bedrag van *f* 598 875, voor schafting een bedrag van *f* 470 260 en voor pensioenen enz. een bedrag van *f* 749 450 begrepen is.

In verband met de opheffiing der afzonderlijke administratie van het korps mariniers — een gevolg van de voorgestelde reorganisatie van dat korps -- behooren de voor „traktementen, soldijen en toelagen" uitgetrokken post en ook die voor „schafting", ten einde tot vergelijking te kunnen dienen, verminderd te worden respectievelijk met *f* 338 000 en *f* 121 000, waardoor deze worden teruggebracht tot respectievelijk *f* 260 875 en *f* 349 260; maar ook dan nog blijkt uit die cijfers afdoende, dat de stijging van de militaire uitgaven in hoofdzaak het gevolg is van wetten en voorschriften, welke, met medewerking van de Staten-Generaal in het leven geroepen, voortdurend en in hooge mate hunne werking doen gevoelen.

Ondergeteekende meende nadruk te moeten leggen op het feit, dat de uitzetting der militaire marine-uitgaven in hoofdzaak het gevolg is van de vermeerdering van de uitgaven, ten behoeve van het personeel, eene vermeerdering, waardoor aan dat personeel, onder meer, hoogere bezoldiging, betere pensioenen, betere verpleging en betere voeding werden verzekerd en waardoor tegemoet gekomen is aan eischen, welke billijk genoemd mogen worden; maatregelen om die uitzetting tegen te gaan — kon het zijn, tot inkrimping te geraken — kunnen uit den aard der zaak slechts op den duur hunne werking doen gevoelen; intusschen is, zooals ondergeteekende hiervoren meent te hebben aangetoond, het beslist noodig voor de instandhouding der vloot jaarlijks grootere bedragen te bestemmen dan gedurende de laatste jaren daarvoor konden worden beschikbaar gesteld.

Is ten gevolge van een en ander stijging der militaire marine-uitgaven onvermijdelijk, ondergeteekende meent op het volgende de aandacht te mogen vestigen; bedroegen de totale Staats-uitgaven in het jaar 1897 *f* 133 297 074 en vertegenwoordigden de militaire marine-uitgaven 9.6 pct. van dat bedrag, voor

het jaar 1904 werden de Staatsuitgaven geraamd op *f* 175 942 175, waarvan de militaire marine-uitgaven slechts 7,7 pct. uitmaakten. In verband met de stijging der Staatsuitgaven zal de verhouding voor 1907, wat de militaire marine-uitgaven betreft, zeker niet ongunstiger zijn, waaruit dus volgt, dat in verhouding tot de totale uitgaven van het Rijk, de militaire marine-uitgaven eerder verminderd dan vermeerderd zijn.

Zooals gezegd, is het eindcijfer van dit hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 1907 *f* 17 691 979,13[5], zijnde *f* 444 087,81 *meer* dan het toegestane bedrag voor 1906.

Tot nadere aanwijzing van dit hoogere cijfer moet in eene vergelijking getreden worden van de op de verschillende afdeelingen van de begrooting voor het dienstjaar 1906 toegestane bedragen met de op dezelfde afdeelingen aangevraagde sommen voor 1907. In verband met de gewijzigde inrichting van de begrooting voor laatstgenoemd jaar, is het noodzakelijk vooraf de bedragen vast te stelllen, welke naar die gewijzigde inrichting op de begrooting van 1906 uitgetrokken zijn, wat in onderstaand overzicht geschied is.

	1906.	1907.
1ste AFDEELING.		
Militaire uitgaven.		
Actieve Zeemacht.		
Iste Onderafdeeling.		
Kosten van beheer en administratie	*f* 400 958,33[5]	*f* 427 893 33[5]
IIde Onderafdeeling.		
Materieel der Zeemacht en van 's Rijks maritieme etablissementen en inrichtingen	6 592 509,17	6 216 423,00
IIIde Onderafdeeling.		
Personeel der Zeemacht .	4 863 702,32	5 167 717,30
IVde Onderafdeeling.		
Militaire Hydrographie . .	37 517 50	37 750,00
Vde Onderafdeeling.		
Pensioenen en onderstanden, enz.	2 340 793.50	2 468 158,50
2de AFDEELING.		
Niet militaire uitgaven.		
Iste Onderafdeeling.		
Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting .	2 693 052 00	3 007 739,00

	1906.	1907.
IIde Onderafdeeling.		
Hydrographie	*f* 40 563,50	*f* 42 586,00
IIIde Onderafdeeling.		
Pensioenen, onderstanden, enz.	218 795,00	263 712,00
IIIde AFDEELING		
Onvoorziene uitgaven . .	60 000,00	60 000 00
Totaal . . .	*f* 17 247 891,32[5]	*f* 17 691 979, 13[5]

Waaruit dus blijkt, dat het meerdere een gevolg is van *hoogere* raming van de

1ste Afdeeling, Iste Onderafdeeling.	
Kosten van beheer en administratie met . . .	*f* 26 935,00
1ste Afdeeling, IIIde Onderafdeeling.	
Personeel Zeemacht met.	304 014,98
1ste Afdeeling, IVde Onderafdeeling.	
Militaire hydrographie met.	232,50
1ste Afdeeling, Vde Onderafdeeling.	
Pensioenen en onderstanden enz. met.	127 365,00
2de Afdeeling, Iste Onderafdeeling.	
Loodswezen, betonning, bebakening enz. met . . .	314 687,00
2de Afdeeling, IIde Onderafdeeling.	
Hydrographie met	2 022,50
2de Afdeeling, IIIde Onderafdeeling.	
Pensioenen en onderstanden enz. met.	44 917,00
Totaal *meer* . . .	*f* 820 173,98
waartegenover *lagere* raming voor de	
1ste Afdeeling, IIde Onderafdeeling.	
Materieel der Zeemacht met	376 086,17
Blijft *meer* . . .	*f* 444 087,81

Tot toelichting der hoogere bedragen, welke op de verschillende afdeelingen van dit hoofdstuk zijn aangevraagd, wordt beleefdelijk verwezen naar de mededeelingen, vervat in deze Memorie, naar de toelichtingen in den uitgewerkten en toelichtenden staat, behoorende bij de raming van kosten en naar

het vergelijkend overzicht der bedragen, welke respectievelijk op genoemden staat voor het dienstjaar 1906 en dien voor 1907 zijn uitgetrokken. (Zie bijlage C).

1ste AFDEELING.[1])

Militaire uitgaven.

Iste Onderafdeeling.

Art. 5. Een deel van den belangrijken arbeid der Staatscommissie, benoemd bij Koninklijk besluit van 18 Februari 1895 n⁰. 18, kwam tot heden nog niet tot zijn recht. Terwijl de Marinebegrooting reeds van af die voor het dienstjaar 1899, wat de Iste en de IIIde en volgende afdeelingen betreft, werd ingericht op de wijze als door de genoemde Commissie voorgesteld, is zulks met de IIde afdeeling — kosten van het materieel der Zeemacht en van 's Rijkswerven en onderhoorigheden — nog niet het geval. De inrichting dier afdeeling — thans Iste afdeeling, IIde onderafdeeling — overeenkomstig het voorstel der Staatscommissie was en is niet mogelijk zonder voorafgaande wijziging van de boekhouding der werven, waartoe, zooals ook in het Verslag der Commissie is medegedeeld, het noodzakelijk is eenige uitbreiding te geven aan het ambtenaars- en schrijverspersoneel der Rijkswerven.

Door ondergeteekende's ambtsvoorgangers werden eenige malen, zoowel in de Marinebegrootingen als bij afzonderlijke wetsontwerpen gelden aangevraagd om tot invoering der gewijzigde boekhouding en daarmede samengaande oprichting van een bureau van contrôle aan het Departement van Marine te komen.

Herhaaldelijk werd evenwel de aanvraag der gelden tot aanstelling van het benoodigde personeel enz. teruggenomen, voornamelijk op aandrang der Kamer, welke nevens het Regeeringsvoorstel eene raming van kosten wenschte te ontvangen, van het *stelsel*, zooals dit door de minderheid der Staatscommissie in groote trekken was aangegeven in het afzonderlijke door de bedoelde minderheid bij het Verslag gevoegde advies. Het wetsontwerp tot verhooging van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1902, waarbij laatstelijk de aanvraag der gelden geschiedde en in welks Memorie van Toelichting er naar gestreefd is te voldoen aan het meermalen geuitte verlangen der Kamer om eene gespecificeerde opgave te ontvangen der uitgaven die de toepassing van het stelsel der minderheid met zich zou brengen, kwam *niet* in behandeling.

Op artt. 5, 9, 11 en 23 van deze begrooting worden thans andermaal de gelden aangevraagd tot aanstelling van het per-

---

1) De artikelsgewijze vergelijking der bedragen van deze begrooting met die van het vorige jaar werd niet overgenomen, wel de toelichtingen.

soneel en het doen uitvoeren van het vereischte drukwerk voor de invoering der gewijzigde boekhouding bij de werven.

Aan de door zijne ambtsvoorgangers, de Ministers jhr. RÖELL en KRUYS ter zake geleverde beschouwingen, zooals die zijn vervat in de Memorie van Toelichting tot het bij Koninklijke Boodschap van 11 April 1902 ingediende wetsontwerp tot verhooging van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1902 en de aan die Memorie toegevoegde Bijlage, een overzicht bevattende van de vroeger tusschen Regeering en Staten-Generaal gewisselde stukken (Zitting 1901—1902, 187 n⁰. 1—4) kan door ondergeteekende nog slechts weinig worden toegevoegd. Ook hij is bepaald van meening dat invoering van het stelsel, zooals dit door de minderheid is aangegeven, in de praktijk op onoverkomenlijke bezwaren zal afstuiten.

De beoordeeling of aanschaffingen en werkzaamheden, waarvoor door de werfautoriteiten voorstellen worden gedaan en gelden worden aangevraagd, inderdaad noodig zijn en of toegestane bedragen doeltreffend en nuttig worden besteed, behoort te blijven bij de *technische* adviseurs, aan welke de Minister zijn vertrouwen schenkt. Eene administratieve contrôle moge nuttig en noodig zijn om te voorkomen dat geene overschrijding van toegestane fondsen geschiedt en geen gelden worden gebruikt voor doeleinden, waarvoor zij niet werden toegestaan, eene beoordeeling zooals hierboven bedoeld kan haar niet worden overgelaten zonder aan die contrôle een staf van technici te verbinden, hetgeen groote kosten met zich zou brengen, en wier adviezen en opmerkingen meermalen stremmend op den goeden gang van zaken zouden werken.

De instelling van eene afdeeling „Financiën” aan het Departement van Marine, naar de denkbeelden van de minderheid der Staatscommissie, met een verantwoordelijk deskundig hoofd, kan èn op grond van het vorenstaande èn om de redenen, aangegeven op bladz. 11 e. v. der Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp tot verhooging van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1900 (Zitting 1899—1900, 144, n⁰. 3) niet geschieden.

Wat de verdere in het advies ter sprake gebrachte punten betreft, wordt door ondergeteekende opgemerkt dat:

1⁰. eene van de werkvakken onafhankelijke boekhouding naar zijne bepaalde overtuiging slechts in naam zou kunnen bestaan. Veel te veel moet ook bij het instellen van een niet onder de hoofden der werkvakken ressorteerende boekhouding, zoowel wat aangaat de voor bepaalde werkzaamheden bestede arbeidsloonen als wat betreft de verbruikte materialen, gebruik gemaakt worden van door de werkvakken verstrekte gegevens om in werkelijkheid van eene van de werkvakken onafhankelijke boekhouding te kunnen spreken. Daarentegen zou het thans bestaande zoo nuttige en noodige verband tusschen den technicus en den administrateur voor een deel worden verbroken;

2°. een zelfstandige magazijnsdienst, zooals deze door de minderheid der Staatscommissie gewenscht wordt, niet in het belang van den lande kan zijn.

In het bestaande stelsel zijn het de hoofden der werkvakken, die beoordeelen wat en welke hoeveelheden in de magazijnsvoorraden aanwezig behooren te zijn, die voor de aanschaffing der gewenschte materialen en goederen zorgen en de keuringen onder hunne verantwoordelijkheid doen geschieden. Met een daaraan gepaard doeltreffend toezicht door het Departement van Marine, zooals bij de bestaande regeling het geval is, acht ondergeteekende dat stelsel het beste. Hierbij draagt toch hij, bij wiens vak de goederen na aanschaffing worden gebruikt of die voor de verstrekkingen aan de schepen en diensten zorg draagt, de verantwoordelijkheid voor het tijdig in voldoende hoeveelheid aanwezig zijn der noodig geoordeelde materialen en goederen. Veel grooter is ook de kans dat geen aanschaffingen meer plaats hebben van goederen en materialen, welke uit een technisch of eenig ander oogpunt niet meer moeten geschieden dan indien de voorziening in de behoefte aan materialen en goederen geheel in handen berust van een zelfstandigen magazijnsdienst, zooals deze bedoeld is door de minderheid der Staatscommissie.

Voerde ondergeteekende in het vorenstaande zijne bezwaren aan tegen het stelsel, door de minderheid der Staatscommissie in haar afzonderlijk advies ontwikkeld, zoo deelt hij hier mede geheel te kunnen instemmen met hetgeen door de Staatscommissie ten aanzien van de inrichting der IIde afdeeling van de marinebegrooting is gezegd. Het komt ook hem voor dat door het wijzigen der boekhouding van de Rijkswerven en het instellen van een bureau van contrôle aan het Departement van Marine de gegevens verkregen zullen worden om de beoordeeling der begrooting door de Staten-Generaal te vergemakkelijken en een contrôle te verkrijgen op de juiste besteding der toegestane gelden.

In deze meening is hij nog versterkt door het rapport, uitgebracht door den inspecteur over de comptabiliteit van het materieel bij 's Rijkswerven, die in de gelegenheid gesteld werd zich geheel op de hoogte te stellen van de inrichting der boekhouding en der contrôle op de Duitsche rijksmarinewerven.

Ook op die werven voert elk werkvak (ressort) zijn eigene boekhouding wat betreft de verwerkte arbeidsloonen en gebruikte materialen op door personeel dier werkvakken verstrekte gegevens.

De noodzakelijkheid om tusschen de werkvakken en den magazijnsdienst een nauw verband te doen bestaan, blijkt uit de in 1901 aldaar getroffen maatregel, waarbij nevens de magazijnen voor de verstrekkingen aan schepen en diensten, bij elk werkvak een onder het hoofd van dat werkvak ressorteerend materialenmagazijn werd opgericht. Deze maatregel, welke ondergeteekende overigens uit een comptabiliteitsoogpunt niet

juist acht, werd genomen eensdeels om de zekerheid te hebben, dat tijdig het bij de afdeeling benoodigde aanwezig was, anderdeels om de ressort-directeuren, dat zijn derhalve de technici, de volle verantwoordelijkheid te doen dragen van hetgeen ten behoeve hunner afdeeling wordt aangeschaft, zoowel wat aangaat den aard als de hoeveelheid van het aangeschafte.

IIde Onderafdeeling.

Uit het vergelijkend overzicht betreffende de sommen voor deze afdeeling, thans aangevraagd en voor 1906 toegestaan, als bijlage A bij deze memorie, blijkt, dat:

voor aanbouw, tuigen en uitrusten van nieuwe schepen, daaronder begrepen artillerie- en torpedobewapening, wordt gevraagd f 2 210 000, zijnde f 837 880 minder dan voor 1906 werd toegestaan;

voor herstelling en uitrusting van schepen in en buiten dienst f 1 560 330, zijnde f 82 130 meer dan voor 1906 werd toegestaan;

voor conservatie van reserve-schepen en hunne uitrustingsgoederen f 133 300, zijnde f 18 100 minder dan voor 1906 werd toegestaan;

voor aankoop, aanmaak en herstelling van materialen, goederen en voorwerpen voor den voorraad f 771 000, zijnde f 10 650 meer dan voor 1906 werd toegestaan;

voor aanschaffing, wijziging en herstelling van geschut, affutage, projectielen, handwapenen, torpedo's, enz., behalve voor nieuwe schepen f 407 104, zijnde f 207 649,83 meer dan voor 1906 werd toegestaan;

voor aankoop, onderhoud en herstelling van gereedschappen en werktuigen, aanbouw, onderhoud en herstelling van werfinrichtingen, werkvaartuigen en gebouwen f 727 285, zijnde f 163 485 meer dan voor 1906 werd toegestaan;

voor algemeenen dienst, beproevingen en proefnemingen f 407 404, zijnde f 15 979 meer dan voor 1906 werd toegestaan.

Voor de plannen van aanbouw, onderhoud en herstelling wordt, voor zoover daarover hiervoren niet reeds is gesproken, verwezen naar bijlage C, behoorende bij deze begrooting.

Ter toelichting van enkele in deze onderafdeeling voorkomende posten, zij het navolgende vermeld:

Draadlooze telegrafie.

Art. 16. Met verwijzing naar hetgeen in de Memorie van Toelichting op de vorige begrooting werd vermeld omtrent de toepassing van draadlooze telegrafie bij de Marine, kan worden medegedeeld, dat Hr. Ms. pantserschip „Tromp", evenals Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina der Nederlanden", is voorzien van eene installatie van 500 K.M. Wegens aanschaffing van artikelen

voor den magazijnsvoorraad en reservedeelen is het niet mogelijk gebleken uit het voor 1906 toegestane bedrag ook een station van dezelfde groote capaciteit voor het vijfde schip van het Nederlandsch eskader in Oost Indië aan te schaffen.

Daarentegen werd een bedrijfsstation van 200 K.M. geplaatst op Hr. Ms. schoener „Zeehond", met het doel te doen nagaan in hoeverre deze installatie dienstbaar gemaakt zou kunnen worden aan de belangen van de zeevisscherij.

Het thans op dit artikel aangevraagde bedrag van f 20 000 zal in hoofdzaak moeten dienen voor aanschaffing van een station van 500 K.M. voor een schip van het Nederlandsch eskader en van een station van 200 K.M. voor een der pantserschepen, type „Kortenaer".

Inrichting van het armhuis te Rotterdam tot kazerne voor mariniers.

Art. 26, IV. Herhaaldelijk, en laatstelijk in het Voorloopig Verslag over de Marinebegrooting voor 1904 — ad art. 37, VIII, bladz. 27 — werd door de Tweede Kamer der Staten-Generaal ter sprake gebracht de ongunstige toestand, waarin het gebouw, tot huisvesting dienende van het te Rotterdam in garnizoen liggende gedeelte van het korps mariniers, verkeerde.

Moest, hangende de voorgenomen reorganisatie van het korps Mariniers, deze gewichtige aangelegenheid blijven rusten, thans, nu het wetsontwerp tot reorganisatie van genoemd korps in behandeling is gekomen, en daarbij op plaatsing aan den wal van een gedeelte van het korps te Rotterdam is gerekend, acht ondergeteekende het tijdstip aangebroken, om ook ten aanzien van een betere huisvesting aldaar de vereischte maatregelen te nemen.

Stuitte tot nu toe verbetering in deze af op het ontbreken van eene plaats, die zonder te groote offers van 's Rijks schatkist te vorderen, voor kazernebouw zou kunnen worden bestemd, sedert is daarin eene verandering ten goede gekomen door de bereidverklaring van de gemeente Rotterdam, om het onder beheer van het Armbestuur staande gebouw aan den Schiedamschen dijk, waarin de stadsbestedelingen worden verpleegd, en dat wegens gebrek aan plaatsruimte moet worden ontruimd, voor kazerne beschikbaar te stellen, waartegenover aan de gemeente zou worden overgedragen het thans voor kazerne dienende gebouw met bijbehoorend terrein aan het Oostplein.

's Ministers ambtsvoorganger vond daarin aanleiding aan eene Commissie op te dragen een onderzoek in te stellen naar de geschiktheid van het aangeboden gebouw. Het resultaat, waartoe die Commissie kwam, was, dat er geen overwegende redenen zijn, die beletten het Armhuis, dat eene oppervlakte beslaat van ongeveer 3575 M². — de tegenwoordige kazerne heeft slechts een oppervlakte van 730 M². — als kazerne te gebruiken, hoewel de ligging in de nabijheid van eene zeemansbuurt niet in alle opzichten gunstig kan genoemd worden.

De aan de inrichting tot kazerne verbonden kosten bedragen

bij raming ongeveer f 180 000, met inbegrip van centrale verwarming, terwijl voor meubileering en alle verdere kosten een bedrag van ± f 20 000 wordt geraamd, zoodat het Rijk voor eene uitgaaf van f 200 000, welk bedrag op dit artikel wordt aangevraagd, een gebouw beschikbaar krijgt, dat voor het beoogde doel als geschikt mag worden aangemerkt.

De onderhandelingen met het gemeentebestuur van Rotterdam ter zake gevoerd, leidden tot de volgende grondslagen, op welke het bereid was het genoemde gebouw beschikbaar te stellen en welke door de Regeering, ter oplossing van het netelige vraagstuk der huisvesting te Rotterdam, zeer aannemelijk worden geacht, nl.:

1°. de Gemeente geeft aan het Rijk de beschikking over het Armhuis aan den Schiedamschen dijk in den toestand, waarin dit gebouw zich thans bevindt, en met het doel het als kazerne te doen inrichten;

2°. de kosten van verbouwing, zoomede die van het verdere onderhoud komen voor rekening van het Rijk;

3°. het Rijk staat aan de Gemeente in eigendom af de tegenwoordige marinierskazerne aan het Oostplein;

4°. indien te eenigertijd het verbouwde Armhuis niet meer door het Rijk voor huisvesting van militairen mocht worden gebruikt, komt het gebouw weer in vollen en vrijen eigendom aan de Gemeente, die alsdan aan het Rijk vergoedt een bedrag van f 70 000, waarop de waarde der tegenwoordige kazerne wordt getaxeerd.

Deze voorwaarden zullen worden belichaamd in een met de gemeente Rotterdam aan te gane overeenkomst, waarvan de goedkeuring t. z. t. aan de Wetgevende Macht zal worden gevraagd.

In 1907 zullen voor verkoop in aanmerking worden gebracht de monitors „Bloedhond" en „Luipaard" of „Heiligerlee", afhankelijk van den uitslag van een naar den toestand in te stellen onderzoek, zoomede de kanonneerboot „Hydra".

Voor zoover heeft plaats gehad de opruiming van het oude materieel, waarvan de verkoop in 1906 in uitzicht werd gesteld, kan worden medegedeeld, dat de monitor „Cerberus" opbracht een bedrag van f 31 500,00 en de „Krokodil" f 30 004,00, verhoogd met 10 pct. voor onkosten.

In aansluiting aan de mededeelingen, vervat in de Memorie van Toelichting tot de begrooting voor 1906, zij aangaande de werkzaamheden, welke tot 1 Juli van dat jaar op 's Rijks werven werden uitgevoerd of aan particulieren werden toevertrouwd, het navolgende vermeld:

's Rijks werf te Amsterdam.

De bouw en aftimmering van Hr. Ms. pantserschip „Tromp"

werden beëindigd; voor het proefstoomen werd deze bodem in November 1905 tijdelijk overgebracht naar Willemsoord. Op den 5den April 1906 werd het schip in dienst gesteld en vertrok daarna naar Willemsoord om voor de zomeroefeningen gereed gemaakt te worden.

Het stoomloodsvaartuig, waaraan de naam „Reserve" werd gegeven, werd 19 September 1905 te water gelaten; bouw en aftimmering werden beëindigd.

De bouw van het pantserschip voor de verdediging van het rijk in Europa, waarvan 15 Augustus 1905 de kiel werd gelegd, en hetwelk den naam „Jacob van Heemskerck" ontving, werd voortgezet.

De herstellingen aan Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" kwamen in September 1905 gereed, waarna deze bodem naar Willemsoord werd overgevoerd.

Een aanvang werd gemaakt met den bouw van een betonningsvaartuig.

Hr. Ms. „Utrecht" werd in Maart 1906 van Willemsoord naar Amsterdam overgebracht waar met de herstellingen een aanvang gemaakt werd.

In het onderhoud van in dienst zijnde en reserve-schepen werd voorzien.

De inventarissen der op de werf en bij particulieren in aanbouw zijnde schepen en vaartuigen, werden gereed gemaakt.

Aan de aanvragen om inventarisgoederen van de buitenslands vertoevende schepen werd voldaan.

De uitzending van goederen ten behoeve van verschillende takken van dienst in Oost-Indië werd bewerkstelligd.

's Rijks werf te Willemsoord.

Hr. Ms. „Gelderland", „Utrecht" en „Noordbrabant" kwamen einde Augustus 1905 hier te lande uit Oost-Indië terug, en werden 12 September d.a.v. uit dienst gesteld, en in conservatie opgenomen.

Hr. Ms. „Noordbrabant" werd daarna overgebracht naar de fabriek van de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, om de noodige voorzieningen te ondergaan, terwijl Hr. Ms. „Gelderland" voor dit doel naar de werf van de maatschappij voor scheeps- en werktuigbouw „Feijenoord" te Rotterdam werd overgevoerd.

In Maart 1906 werd Hr. Ms. „Utrecht" naar Amsterdam overgebracht om aldaar de vereischte herstellingen aan 's Rijks werf te ondergaan.

Hr. Ms. „Friesland" werd, na beëindiging van de in het vorige tijdvak genoemde herstellingen den 14den September 1905 in dienst gesteld, en verder gereed gemaakt om als vormingsschip dienst te doen.

Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" werd, na op 's Rijks werf te Amsterdam in herstelling te zijn geweest, den 30sten October 1905 in dienst gesteld, en gereed gemaakt

voor eene reis naar Oost-Indië; 11 December 1905 vertrok deze bodem derwaarts.

Hr. Ms. „Evertsen" werd 19 October 1905 uit dienst gesteld en in herstelling genomen.

De herstellingen aan Hr. Ms. „Dolfijn" kwamen gereed, waarna deze bodem in conservatie werd opgenomen en den 3den April 1906 in dienst gesteld tot het houden van politietoezicht op de visscherij.

Einde Februari 1906 kwam Hr. Ms. „Holland" hier te lande uit Oost-Indië terug, werd 13 Maart d.a.v. uit dienst gesteld en in conservatie opgenomen.

Hr. Ms. „Tromp" werd, na den 5den April 1906 te Amsterdam in dienst gesteld te zijn, verder voor de zomeroefeningen gereed gemaakt.

Aan de in dienst zijnde en reserveschepen werden overigens de noodig gebleken voorzieningen uitgevoerd.

's Rijkswerf te Hellevoetsluis.

Kanonneerboot n°. 16, toegevoegd aan de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden, werd vervangen door kanonneerboot n°. 3, nadat de vertimmering, genoemd in het vorig tijdvak, aan dezen bodem uitgevoerd, was gereed gekomen.

Hr. Ms. „Das" onderging de noodige vertimmeringen, waarna deze kanonneerboot in de plaats werd gesteld van Hr. Ms. „Havik" als instructieschip voor de marine-reserve-machinisten.

Een tweede loodskotter werd, nadat deze voor zijne nieuwe bestemming was ingericht, aan Hr. Ms. „Van Galen" — het opleidingsschip voor jongens — toegevoegd.

In het onderhoud van de verder in dienst en in reserve zijnde schepen werd voorzien, waaronder het gereedmaken van Hr. Ms. „Nautilus" voor winter- en zomerreis.

Met betrekking tot de werkzaamheden en leveringen, welke aan particulieren werden opgedragen, zij vermeld, dat onder meer gecontracteerd werd met:

J. VAN ALLER te Hasselt, voor den bouw van een stalen loodsschoener;

M. OOSTDIJK te Heenvliet, voor de uitbreiding van het torpedo-atelier te Hellevoetsluis;

W. J. VAN DER HORST te Amsterdam, voor de verbouwing van de bureaux van scheepsbouw op 's Rijks werf te Amsterdam;

de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord te Rotterdam, voor de vervaardiging en uitrusting van vier torpedobooten type G;

de Naamlooze Vennootschap „de Lastdrager" te Helder, voor de vervaardiging van twee steenkolenvaartuigen;

de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorweg-materieel te Amsterdam, voor de levering van torpedokanonnen en boegbuizen;

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen,

voor het verwisselen der stoomketels van Hr. Ms. pantserdekschip „Noordbrabant" met herstelling der schoorsteenen en rookgeleidingen;

de firma H. en J. SUIJVER te Amsterdam, voor de vervaardiging van een stoomketel voor het torpedo-atelier te Hellevoetsluis;

J. E. MEEKERS te Amsterdam, voor de verbouwing van het voormalig slachthuis op 's Rijks werf te Amsterdam, ten dienste van de opleiding tot monteurs;

de firma ARMSTRONG, WHITWORTH & Co. te Newcastle o/T., voor de levering van eene heklanceerinrichting ten behoeve van het pantserschip voor binnenlandschen dienst;

de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord te Rotterdam, voor het verwisselen der stoomketels van Hr. Ms. pantserdekschip „Gelderland", met herstelling der schoorsteenen en rookgeleidingen;

de firma WHITEHEAD & Co. te Fiume, voor de levering van een onderwaterboegbuis voor Hr. Ms. pantserschip „Heemskerck";

de firma SAUTTER, HARLÉ & Co. te Parijs, voor de levering van verspertorpedo's;

de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel te Amsterdam, voor de vernieuwing der ketels van Hr. Ms. pantserdekschip „Utrecht";

als voren, voor de levering van een stoomketel voor het torpedo-atelier op 's Rijks werf te Amsterdam;

de firma FR. KRUPP A. G. te Essen, voor de levering van het artillerie-materieel ten dienste van Hr. Ms. pantserschip „Heemskerck";

de firma MERREM & LA PORTE te Amsterdam, voor de levering der munitie-liften voor Hr. Ms. pantserschip „Heemskerck";

de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord te Rotterdam, voor werkzaamheden aan boord van Hr. Ms. pantserdekschip „Gelderland";

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, voor de herstellingen aan de werktuigen en ketels van Hr. Ms. pantserschip „Evertsen";

de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel te Amsterdam, voor de herstellingen van werktuigen en ketels van Hr. Ms. pantserdekschip „Utrecht";

de firma FR. KRUPP A. G. te Essen, voor de levering van artilleriematerieel en buskruit;

de firma MERREM & LA PORTE te Amsterdam, voor de levering van een pantserkoker ten dienste van Hr. Ms. pantserschip „Heemskerck";

de firma MIJNSSEN & Co. te Amsterdam, voor de levering van toestellen voor draadlooze telegrafie aan boord Hr. Ms. stoomschoener „Zeehond";

A. KRIJNEN te Helder, voor het inrichten van een gedeelte van het directiegebouw te Willemsoord tot bureaux;

de Nederlandsche Fabriek van Bronswerken, voorheen

BECHT & DIJSERINCK te Amsterdam, voor de levering van patroondoozen, enz.;

de firma W. C. & K. DE WIT te Amsterdam, voor de levering van eene stoomstuurinrichting ten behoeve van Hr. Ms. pantserschip „Heemskerck".

Ten behoeve van den Indischen dienst werd onder meer gecontracteerd met:

de firma FR. KRUPP A. G. te Essen voor de levering van artilleriematerieel;

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, voor de vervaardiging en uitrusting van twee torpedobooten type „Sphinx";

als boven, voor de vervaardiging van een stel stoomketels voor Hr. Ms. flottieljevaartuig „Nias";

de firma MIJNSSEN & Co. te Amsterdam, voor de levering van toestellen voor draadlooze telegrafie;

de Berliner Maschinenbau A. G. v/m SCHWARZKOPFF te Berlijn, voor de levering van torpedomaterieel;

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, voor de vervaardiging en uitrusting van een torpedoboot type „Draak".

IIIde Onderafdeeling.

Artt. 34 en 48. Op het eerste dezer artikelen is eene som van f 4000 uitgetrokken, terwijl het tweede met gelijk bedrag is verhoogd, respectievelijk om het toekennen van activiteitstraktement bij verpleging van personeel der zeemacht in eigen woning mogelijk te maken en wegens kosten van verpleging in burgerziekenhuizen.

Tot nu toe bestaat ten aanzien der bezoldiging, toe te kennen aan verpleegden en ten aanzien der verplegingskosten ten laste van het Rijk in verschillende gevallen groote ongelijkheid.

De bezoldiging toch hangt af van de inkomsten van den verpleegde op het oogenblik, dat hij ziek werd; de door het Rijk te dragen kosten worden in de meeste gevallen afzonderlijk geregeld.

Ondergeteekende meende hier voor allen een gelijke behandeling te moeten waarborgen.

Hij ging daarbij uit van de overweging, dat het in 's lands belang is te achten, dat de verplegingswijze zoodanig wordt gekozen, dat zij de beste kansen oplevert voor een spoedig en algeheel herstel, terwijl aan de andere zijde aan de betrokkenen zoo min mogelijk financieel nadeel moet worden berokkend, door hun boven het vaste traktement een zeker activiteitstraktement toe te kennen of door de kosten van de verpleging ten laste te brengen van het Rijk.

De wijze van verpleging hangt af van den uitslag van een geneeskundig onderzoek, ingesteld door officieren van gezondheid der zeemacht.

Wanneer de ziekte moet beschouwd worden als te zijn ontstaan tengevolge van eenige dienstverrichting, zoude ondergeteekende verpleging onder bovenbedoelde voorwaarden willen toegepast zien totdat algeheel herstel of geneeskundige ongeschiktverklaring volgt. In alle andere gevallen zoude deze verpleging ten hoogste 6 maanden moeten duren, na welken termijn slechts het vaste traktement zoude worden genoten.

Het wordt wenschelijk geoordeeld om aan iederen korporaal-torpedist, torpedist en matroos-torpedist, in Nederland bij den torpedodienst dienende, evenals aan de schepelingen, geplaatst op schepen, belast met het politietoezicht op de visscherij in de Noordzee, gratis de beschikking te geven over een wollen trui, ten einde hen bij guur en koud weder beter tegen de klimaatsinvloeden te doen bestand zijn. Het ligt in de bedoeling genoemd kleedingstuk éénmaal gratis uit te geven, en zoo noodig, na 4-jarig gebruik, opnieuw daartoe over te gaan.

In overeenstemming met den reeds vroeger getroffen maatregel om aan onderofficieren, bij bevordering tot den sergeantsrang, eene toelage toe te kennen als tegemoetkoming in de onkosten, verbonden aan de aanschaffing van nieuwe uniform, wenscht de ondergeteekende ook bij de bevordering van sergeant-majoors tot adjudant-onderofficier eene toelage ter tegemoetkoming in de kosten van uniformwijziging toe te kennen. Deze toelage zoude op een bedrag van f 40 kunnen worden bepaald.

Art. 36*a* II. Omdat het leervak natuurkunde, vooral door het practisch werken der adelborsten, aanmerkelijk is uitgebreid en voor hulp van leeraar en leerlingen een bekwame en eenigszins theoretisch ontwikkelde amanuensis vereischt wordt, kan niet langer zooals tot dusverre met één amanuensis worden volstaan.

Het is gewenscht, dat de nieuwe titularis ervaren instrumentmaker zij, niet alleen voor constante zorg en deskundig onderhoud der kostbare instrumenten, doch ook om c. q. van deugdelijke en spoedige herstelling op rechtstreeksche aanwijzing van den leeraar verzekerd te zijn, waardoor tevens het voordeel wordt verkregen, dat voor dergelijke reparatiën geen betalingen meer aan particulieren zullen behoeven te geschieden.

Daar iemand, die aan vorenstaande eischen voldoet, niet uit het personeel van de vloot beneden den rang van officier kan worden verkregen, en het vaste militaire personeel bij het Koninklijk Instituut geleidelijk, naar gelang van vacatures, wordt opgeheven, is de nieuwe amanuensis onder de burger ambtenaren gerangschikt en, ter bevordering van een zooveel mogelijke gelijkstelling in positie der beide amanuenses, ook de bestaande sergeant-amanuensis van het vaste minder personeel afgevoerd en onder de burger ambtenaren opgenomen.

Wegens de hoogere eischen aan den amanuensis voor natuurkunde, tevens instrumentmaker, te stellen boven dien

voor scheikunde, is het billijk de bezoldiging voor eerstbedoelde óók hooger te bepalen dan die voor laatstbedoelde en zou de navolgende regeling kunnen worden aangenomen:

voor den amanuensis voor natuurkunde tevens instrumentmaker f 800 minimum en f 1200 maximum 's jaars;

voor den amanuensis voor scheikunde f 600 minimum en f 1000 maximum 's jaars;

beide met 4 drie-jarige verhoogingen bij gebleken geschiktheid, ijver en goed gedrag, telkens van f 100 's jaars.

Aan den thans in dienst zijnden amanuensis, die ongeveer 18 dienstjaren telt, zal reeds dadelijk het maximum van f 1000 moeten worden toegekend, terwijl de nieuwe op het minimum van f 800 kan worden aangesteld.

Op een en ander is bij het begrootingsartikel gerekend.

Art. 37*a* II en 38*a* III. Het onderricht in „verbandleer, hygiène en zelfbehoud", — welke lessen zijn opgenomen in het leerprogramma voor het Koninklijk Instituut, de Opleiding van adspirant-administrateurs en de Marine-machinistenschool, — zal worden gegeven door officieren van gezondheid van de Koninklijke Marine, aan wie het billijk is, als instructeur, eene geldelijke belooning toe te kennen op overeenkomstigen voet als voor de leeraren bij de cursussen voor machinisten is vastgesteld.

Deze regeling geldt alleen voor genoemde opleidingen; voor dergelijk onderwijs aan boord van schepen of bij andere inrichtingen, waarbij een officier van gezondheid geplaatst is, wordt die toelage niet gegeven, omdat bedoeld onderwijs op die schepen of bij die inrichtingen kan gerekend worden tot den onmiddellijken werkkring van die officieren van gezondheid te behooren. Bij de betrokken artikelen is hiermede rekening gehouden.

Aangaande de verrichtingen van de schepen en vaartuigen van oorlog kan in aansluiting aan het daaromtrent in de Memorie van Toelichting der vorige begrooting werd gemeld, het navolgende worden medegedeeld:

Hr. Ms. pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" werd, na op 's Rijks werf te Amsterdam de noodige herstellingen te hebben ondergaan, den 30 October 1905 te Willemsoord in dienst gesteld en vertrok op 11 December daaraanvolgende naar Oost-Indië, waar het schip den 29 Januari 1906 aankwam na achtereenvolgens Algiers, Port-Saïd, Aden en Colombo te hebben aangedaan.

Hr. Ms. pantserdekschip „Zeeland" en pantserschepen „Koningin-Regentes", „Hertog Hendrik" en „De Ruyter" bleven deel uitmaken van het Nederlandsch eskader in Oost-Indië.

Hr. Ms. pantserdekschepen „Utrecht", „Gelderland" en „Noordbrabant vertrokken den 17 Juni 1905 in divisie vereenigd, uit Oost-Indië naar Nederland en kwamen na Mahé, Perim, Port-Saïd, Algiers en Tanger te hebben aangedaan, den 25 Augustus

1906 te Vlissingen en den 30 daaraanvolgende te Willemsoord aan, alwaar zij den 12 September daaraanvolgende werden uit dienst gesteld.

Hr. Ms. pantserschip „Evertsen" keerde na een bezoek aan Hamburg den 30 Juni 1905 te Nieuwediep terug om den 10 Juli daaraanvolgende met Hr. Ms. „Piet Hein" een oefeningstocht aan te vangen in de Noordzee en den Atlantischen Oceaan.

Na een bezoek aan San Sebastian werd gezamenlijk Bilbao en Kingstown aangedaan, waarna de „Evertsen" de reis via Lerwick voortzette naar Nieuwediep, alwaar zij 11 Augustus daaraanvolgende aankwam.

Hr. Ms. „Piet Hein" zette van uit Kingstown koers naar Reikiavik, waarna deze bodem den 21 Augustus te Willemsoord terugkeerde.

Eerstgenoemde bodem werd ten gevolge van de voor IJmuiden bekomen averij op 19 October 1905 uit dienst gesteld.

Hr. Ms. „Piet Hein" bracht 22 Augustus een bezoek aan Vlissingen om tegenwoordig te zijn bij de ontvangst van de bovenvermelde uit Oost-Indië teruggekeerde divisie pantserdekschepen en keerde daarna te Willemsoord terug, alwaar zij in dienst bleef en deelnam aan de winteroefeningen.

Hr. Ms. pantserschip „Tromp" werd 5 April 1906 te Amsterdam in dienst gesteld en vertrok den 23 daaraanvolgende naar zee tot het maken van een oefeningstocht, waarbij een bezoek werd gebracht aan Dublin.

Den 10den Mei d. a. v. keerde deze bodem te Nieuwediep terug.

Hr. Ms. pantserdekschip „Friesland" werd den 14 September 1905 te Willemsoord in dienst gesteld als vormingsschip en vertrok den 2den October d. a. v. naar zee tot het maken van een oefeningstocht met de adelborsten 2e klasse, 3e afdeeling van het Kon. Instituut in den Atlantischen Oceaan en de Middellansche zee.

Na op dien tocht achtereenvolgens Port Mahon, Valencia. Barcelona, Genua en Algiers te hebben bezocht, keerde deze bodem den 15den December 1905 te Willemsoord terug, om den 9den Januari 1906 de haven van het Nieuwediep weder te verlaten met bestemming naar Curaçao, alwaar zij den 29n d. a. v. aankwam, na op de reis een bezoek te hebben gebracht aan Ponta Delgada en St. Thomas.

Den 12den Maart 1906 werd de terugreis naar Nederland aanvaard. Na St. Thomas en Horta te hebben aangedaan, kwam het schip den 1sten April 1906 te Willemsoord binnen. Op den 25sten d. a. v. werd eene oefeningsreis aangevangen naar den Noord-Atlantischen Oceaan en de Middellandsche zee met de adelborsten der 1e afdeeling van het Kon. Instituut voor de Marine, van welke reis zij den 28 Juni te Willemsoord terugkeerde na achtereenvolgens Santa Cruz de Teneriffe, Cartagena, Port Mahon, Athéne en Algiers te hebben bezocht.

Hr. Ms. pantserschip „Kortenaer", gestationneerd in de Caraïbische zee, vertrok 18 Juli 1905 van Curaçao naar Trinidad,

alwaar zij den 20sten d. a. v. aankwam; van daar werd de reis voortgezet naar Paramaribo, den 12den September werd de terugreis naar Curaçao aanvaard, alwaar zij den 17n d. a. v. binnenviel.

Op 7 November vertrok het schip naar Paramaribo om tegenwoordig te zijn bij de aankomst van den nieuwbenoemden Gouverneur van Suriname en keerde 5 December te Curaçao terug, na een bezoek te hebben gebracht aan Barbados.

Wegens een voorkomend geval van gele koorts op Curaçao werd van 23 tot 27 September te Bonaire verbleven.

Den 31n Januari 1906 vertrok de „Kortenaer" van Curaçao naar Havannah om te dokken, alwaar zij 6 Februari d. a. v. aankwam en tot 6 Maart verbleef om daarna op 11 Maart weder te Curaçao terug te keeren.

Hr. Ms. schoener „Zeehond" bleef aangewezen voor het politietoezicht op de Noordzee; voor hetzelfde doel werd Hr Ms. schoener „Dolfijn" den 3den April 1906 te Willemsoord in dienst gesteld.

Hr. Ms. monitors „Reinier Claeszen" en „Heiligerlee" bleven in dienst voor de herhalingsoefeningen van de zeemiliciens.

Hr. Ms. logementschip voor zeemiliciens „Neptunus" werd 27 Februari 1906 te Willemsoord in dienst gesteld; aan dezen bodem werd op 15 Maart d. a. v. toegevoegd Hr. Ms. Kanonneerboot „Balder".

Hr. Ms. kanonneerbooten „Dufa" en „Bulgia" bleven in dienst en werden weder aangewezen voor oefeningen van de zeemiliciens.

Hr. Ms. kanonneerboot „Hadda" werd 7 Juni te Amsterdam in dienst gesteld voor proefnemingen op torpedo-gebied.

Hr. Ms. kanonneerboot „Geep" werd 3 April 1906 in dienst gesteld voor hydrographischen arbeid.

Hr. Ms. kanonneerboot „Udur" kwam 1 Mei te Hellevoetsluis in dienst voor oefening van de adspirant-machinisten.

Hr. Ms. riviervaartuigen „Merva" en „Isala" bleven gestationneerd te Nijmegen.

Hr. Ms. Instructieschepen „Marnix", „Vulkaan", „Amstel", „Bellona", „Gier", „van Speijk" en „Sommelsdijk" behielden hunne zelfde bestemming.

Aan de „Bellona" werden respectievelijk met 1 Maart en 1 April toegevoegd de kanonneerbooten „Sperwer" en de „Hefring".

Hr. Ms. „Havik" werd op 6 Juli 1905 als instructieschip voor de marine-reserve vervangen door Hr. Ms. „Dufa".

Hr. Ms. wachtschepen „Admiraal van Wassenaer" te Amsterdam en „Adolf Hertog van Nassau" te Willemsoord bleven voor denzelfden dienst aangewezen.

Hr. Ms. instructieschip „van Galen" en de daaraan toegevoegde schepen „Buffel", „Castor" en „Bonaire" bleven te Hellevoetsluis in dienst, de eerste drie voor de opleiding van jongens, laatstgenoemd voor de huisvesting van adspirant-machinisten.

Hr. Ms. instructieschip „Pollux", eveneens toegevoegd aan de „van Galen", werd 6 April 1906 aangewezen tot het maken

van oefeningstochten in de Zuiderzee met de jongens van de opleiding.

Hr. Ms. instructieschepen „Urania" en „Ever" kwamen respectievelijk 25 en 30 Mei 1906 in dienst voor oefening van de adelborsten der 3 jongste afdeelingen van het Koninklijk Instituut.

Hr. Ms. „Nautilus" keerde na beëindiging van het 1ste gedeelte van den zomerkruistocht op 3 Juli 1905 te Hellevoetsluis terug.

Het tweede gedeelte van den zomerkruistocht ving aan op 12 Juli 1905 en eindigde op 19 Augustus d. a. v.; op deze reis werd een bezoek gebracht aan Frederikshaven.

Op 6 November vertrok het schip weder uit Hellevoetsluis voor het houden van den winterkruistocht. Na achtereenvolgens Santa Cruz de Teneriffe, Las Palmas en Ponta Delgada te hebben bezocht, keerde deze bodem 2 Maart 1906 te Hellevoetsluis terug, om op 9 Mei d. a. v. weder in zee te steken voor het houden van den zomerkruistocht.

Ten aanzien van de zeemilitie kan het navolgende worden medegedeeld.

Van de 523 man, die blijkens de in de Memorie van Toelichting der vorige begrooting gedane opgave bij de zeemilitie van de lichting 1905 zijn ingelijfd en van wie er 15 slechts *nominaal* werden ingedeeld, als hebbende vóór de inlijving, overeenkomstig art. 9 der Militiewet 1901, een vrijwillige verbintenis aangegaan bij de marine-reserve, zijn:

Overgegaan met eene vrijwillige verbintenis bij de zeemacht 1
Als voren bij de landmacht. 1
Overleden 3
Ontslagen wegens lichaamsgebreken. 16
(13 van dezen werden ontslagen krachtens art. 101 der Militiewet 1901 en door andere zeemiliciens vervangen).
Voorts werd een buitenlandsch verlof verleend aan 10

Voor zoover de opgaven van de Commissarissen der Koningin zijn ingekomen werd aan 90 zeemilliciens van genoemde lichting, die met groot verlof huiswaarts keerden, vergunning verleend tot uitoefening van de buitenlandsche zeevaart of de visscherij.

Voor de lichting van het jaar 1906 hebben zich, na aftrek van hen die buiten oproeping bleven, en van hen die niet een der beroepen uitoefenden, bedoeld in art. 137 der Militiewet 1901, 1161 personen voor de zeemilitie aangemeld.

Daar echter, volgens art. 1 van het Koninklijk besluit van 13 November 1905 (*Staatsblad* n°. 304), slechts 400 lotelingen bij de zeemilitie konden worden ingelijfd, werden overeenkomstig eene evenredige verdeeling volgens den maatstaf, aangegeven

in art. 3 van dat besluit, voor den dienst ter zee bestemd, uit:

Noordbrabant	21
Gelderland	17
Zuidholland	143
Noordholland	88
Zeeland	31
Utrecht	10
Friesland	32
Overijssel	15
Groningen	32
Drenthe	10
Limburg	1
Te zamen	400

2de AFDEELING.

Niet militaire uitgaven.

Iste Onderafdeeling.

Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting; kust-, wacht- en stormwaarschuwingsdienst.

Als vervolg op de mededeelingen onder voormeld hoofd in de Memorie van Toelichting, behoorende bij de Marinebegrooting voor het dienstjaar 1906 (bladz. 13 en volgende) moge in de eerste plaats dienen:

dat het vijfde stoomloodsvaartuig en het stoomloodstransportvaartuig, beide voor reserve bestemd en waarvoor de gelden werden toegestaan bij de begrooting voor 1905, gereed kwamen;

dat de bouw van het nieuwe betonningsvaartuig en stalen bottervaartuig zoomede de nieuwe werken, waarvoor de gelden werden toegestaan bij de begrooting voor 1906, in uitvoering of in voorbereiding zijn.

Ten aanzien van de in de IIde afdeeling (*Loodswezen, betonning, bebakening* enz.) van den Uitgewerkten en Toelichtenden staat der Marinebegrooting voor 1907 aangevraagde gelden, waarvoor in de kolom „Toelichtingen" van dien staat wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting, heeft de ondergeteekende de eer het volgende mede te deelen.

Art. 76. In de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag van de Tweede Kamer der Staten-Generaal over de Marinebegrooting voor het dienstjaar 1906 gaf ondergeteekende (zie art. 55, bladz. 33, regel 21 van onderen en volgende), naar aanleiding der vraag in dat verslag (zie art. 55, 2den zin bladz. 23) o. a. de verzekering aan de bezoldiging van de inspecteurs van het loodswezen zijne aandacht te blijven schenken.

Hij heeft daaraan gevolg gegeven en is tot de overtuiging gekomen dat eene nadere regeling gewenscht is. Ter motiveering het volgende.

De bezoldiging van de inspecteurs van het loodswezen werd het laatst geregeld in het jaar 1879, toen hunne jaarwedde van *f* 2400 nader werd vastgesteld op *f* 2800.

In het jaar 1888 werd de bezoldiging van de inspecteurs in het 3de, 4de en 5de district verhoogd met *f* 200 en gebracht op *f* 3000, uitsluitend wegens hun in het belang van handel en scheepvaart verplichte overplaatsing van Willemsoord naar Amsterdam en van Hellevoetsluis naar Rotternam, waaruit voor de betrokken titularissen belangrijk geldelijk nadeel voortvloeide wegens de meerdere kostbaarheid van het verblijf op de nieuwe standplaats. Sedert ondergingen de bezoldigingen geene verandering.

Bij de regeling nu der bezoldigingen van de inspecteurs, laatstelijk in 1879, werd aangenomen dat in alle districten de werkkring even belangrijk en van gelijken omvang was. Dat standpunt, er moge destijds grond voor hebben bestaan, is thans na 27 jaren, niet meer te verdedigen. Integendeel moet worden erkend, dat door de uitbreiding der verlichting met lichtschepen, lichtboeien of lichten aan den wal sedert 1879, de invoering van den kustwacht- en den stormwaarschuwingsdienst, welke op uitgebreide schaal in het 3de, 4de en 5de en 6de district hebben plaats gehad, de belangrijkheid en de omvang van de betrekking van de inspecteurs in die districten veel grooter zijn dan die in het 1ste en 2de district, en dientengevolge ook de tegenwoordige bezoldiging van de inspecteurs in het 3de, 4de en 5de en 6de district in geen verhouding staat tot de van hen gevorderde diensten en de hun opgelegde verantwoordelijkheid.

In aanmerking nemende dat de betrekking van inspecteur van het loodswezen in het 3de, 4de, 5de en 6de district is en ook eventueel zal blijven opgedragen aan zeeofficieren, die den hoofdofficiersrang hebben bereikt, mag het alleszins billijk geacht worden dien inspecteurs eene bezoldiging toe te kennen evenredig aan die van een zeeofficier met den hoofdofficiersrang. In verband daarmede komt eene bezoldiging voor die inspecteurs van *f* 4000 's jaars noodig en billijk voor. Voor den inspecteur van het loodswezen, enz. te Vlissingen zal dan kunnen vervallen de hem toegekende toelage van *f* 600 als permanent commissaris van toezicht op de Scheldevaart.

Tevens is het ondergeteekende billijk voorgekomen den inspecteur van het loodswezen in het 2de district, wiens werkkring ten aanzien van zijn bemoeiingen met den kustwacht- en stormwaarschuwingsdienst uitgebreider is dan die van zijn ambtgenoot in het 1ste district, eene gelijke bezoldiging te doen genieten als zijn ambtgenoot in dat 1ste district, die behalve zijn jaarwedde van *f* 2800 nog eene toelage geniet van *f* 300 als permanent commissaris van toezicht op de betonning en verlichting der Eemsmonden. Daarom is voor den inspecteur van het loodswezen in het 2de district eene verhooging van bezoldiging met *f* 300 voorgesteld.

Wat de voorgestelde verhooging met *f* 500 van de bezoldiging van den bouwkundige bij den dienst van het loodswezen betreft, moge er in de eerste plaats de aandacht op worden gevestigd, dat ten aanzien van diens bezoldiging geen enkele regeling bestaat. De wenschelijkheid daaraan eene vaste regeling te verbinden, zal naar de ondergeteekende zich vleit, de instemming van de Staten-Generaal mogen verwerven, evenals zulks in 1905 is geschied met de regeling van de bezoldiging van den ingenieur voor de verlichting (zie Memorie van Toelichting Marinebegrooting voor 1905, ad art. 55 bladz. 24, 1ste alinea).

Als aanvangsbezoldiging stellende een bedrag van *f* 1500, welke zeker niet te hoog kan worden geacht, daar in het algemeen de bouwkundige, die als bouwkundige bij het Departement zal worden geplaatst, reeds eenige jaren de practijk in de particuliere industrie zal hebben doorloopen, verdient het aanbeveling aan die betrekking 8 driejaarlijksche verhoogingen, elk van *f* 225 's jaars, te verbinden, waardoor de maximum-bezoldiging *f* 3300 zal bedragen.

De voorgestelde regeling toe te passen op de bezoldiging van den in dienst zijnden titularis, die met 1 Januari 1907 26 jaren dienst als bouwkundige zal hebben en *f* 2800 geniet, mag billijk worden geacht. Daarom wordt voor hem eene verhooging van bezoldiging met *f* 500 voorgesteld, waardoor hij op de voor die betrekking als maximum gestelde bezoldiging zal worden gebracht.

De aanvulling van de omschrijving van het artikel met de woorden: „zoomede activiteitstraktement van officieren voor werkzaamheden ten dienste van het loodswezen enz." is noodig voorgekomen, ten einde, bij eventueele noodzakelijkheid van het tijdelijk opdragen aan zeeofficieren van werkzaamheden ten dienste van het loodswezen, bij ziekte van een inspecteur of wanneer zulks om andere redenen gewenscht mocht zijn, hun activiteitstraktement ten laste van de kosten van het loodswezen te kunnen aanwijzen.

Daar vooraf niet te voorzien is of in eenig jaar voor het evengenoemde doel gelden zullen benoodigd zijn, wordt het niet noodig geacht onder de raming van het artikel daarvoor een bedrag te begrijpen en is dat activiteitstractement in bijlage V voor Memorie uitgetrokken, doch is het artikel opgenomen onder de artikelen, waarop uit den post voor onvoorziene uitgaven zal kunnen worden overgeschreven.

Art. 80. De voortdurend toenemende werkzaamheden verbonden aan de betrekking van inspecteur van het loodswezen in het 6de district maken meer administratieve hulp voor dien inspecteur noodig.

Toen in 1905 aan dien inspecteur een adjunct-commissaris werd toegevoegd, voor welker noodzakelijkheid beleefd wordt

verwezen naar het daarvoor aangevoerde in de Memorie van Toelichting behoorende bij de Marinebegrooting voor 1905 (zie bladz. 26, 3de en 4de zinsnede van boven) werd de hoop gekoesterd dat door dezen ambtenaar te belasten met administratieve werkzaamheden gedurende de dagen, welke hij niet aan hydrographisch werk had te besteden, tevens zou worden voorzien in de toen reeds ernstig gevoelde behoefte aan meer administratieve hulp.

De ondervinding heeft echter geleerd dat die hulp ten eenenmale onvoldoende is. Van de diensten van dien adjunct-commissaris kan toch slechts nu en dan door den inspecteur gebruik worden gemaakt, omdat die adjunct vaak weken achtereen voor hydrographische opnemingen afwezig moet zijn, zoodat de tijden, gedurende welke hij op het bureau van den inspecteur werkzaam is, zeer ongeregeld en dikwijls van korten duur zijn.

De steeds in omvang toenemende administratieve bemoeiingen van den inspecteur van het loodswezen in het 6de district vereischen dagelijksche assistentie en daarin kan naar ondergeteekende's meening slechts naar behooren worden voorzien door aanstelling van een tweeden adjunct-commissaris der loodsen te Vlissingen, die uitsluitend bestemd is om werkzaam te zijn ten bureele van den inspecteur. Ook ten bureele van de inspecteurs van het loodswezen in het 3de en 4de en 5de district is een adjunct-commissaris, uitsluitend voor administratieve werkzaamheden, werkzaam.

Op grond van het vorenaangevoerde wordt voor de aanstelling van dien adjunct-commissaris het benoodigde bedrag van *f* 1100 voor bezoldiging en *f* 200 voor toelage wegens gemis van vrije woning, een en ander volgens de bestaande regeling van de traktementen van de ambtenaren bij het loodswezen, aangevraagd.

Art. 84. *a.* In aansluiting aan de mededeeling in de Memorie van Antwoord betreffende de vaststelling van de Marinebegrooting voor het dienstjaar 1906 (bladz. 34, art 64*b*, regel 16 van boven en volgende) worden op art. 84*a* thans gelden aangevraagd voor den bouw van een stoomloodsvaartuig om, na gereedheid, uitvoering te kunnen geven aan de invoering van volledigen stoomloodsdienst vóór IJmuiden.

Tot den mede voorgestelden bouw van een stalen loodsschoener heeft ondergeteekende moeten besluiten, omdat in de maand Februari 1906 een loodsschoener van het 4de en 5de district, ruim 31 jaren oud, geen herstelling meer waard werd geacht en derhalve voor den loodsdienst moest worden afgekeurd. Hoewel tijdelijk in het gemis van het vaartuig kon worden voorzien, is aanvulling van het materieel met een vaartuig, ter vervanging van het ontvallene, noodzakelijk.

Art. 93. Bij Koninklijk besluit van 29 Augustus 1853 n°. 37 werd vastgesteld, dat voor zoover van rijkswege aan opzichters en wachters bij 's Rijks kustverlichting vrije woning werd toegekend, het genot daarvoor werd geschat op f 80 voor de op-

leerd. dat de tot dusverre gebruikelijke tabellen ter berekening van de optische dracht, welke destijds de eenige bronnen ter raadpleging waren en op welke laatste dus ook genoemde commissie was aangewezen, minder juist bleken te zijn en over het algemeen een aanzienlijk grootere dracht geven dan waarop in werkelijkheid te rekenen valt.

Waar alzoo de grondslagen, waarop het destijds voorgestelde verlichtingsplan steunt, niet in overeenstemming zijn met de uitkomsten van recente, met groote zorg uitgevoerde waarnemingen, is het duidelijk, dat de uitkomsten van dit plan niet kunnen beantwoorden aan hetgeen die commissie zich destijds daarvan voorstelde.

Bovendien is het gebleken, dat, ter verkrijging van een meer economische lichtverdeeling, bij de vaststelling van de karakters in meerdere mate met den technischen kant van het vraagstuk rekening dient gehouden te worden.

Op grond van een en ander is dan ook het bestaande plan geheel omgewerkt en zijn thans voor de verschillende kustlichten de karakters vastgesteld, zooals deze zijn aangegeven op de als bijlage hieraan toegevoegde lichtenkaart.

Voor zoover zulks met de eischen van eene veilige navigatie overeen te brengen was, zijn thans aan de gewichtigste verkenningspunten, i. c. de lichten op Terschelling, te Kijkduin, IJmuiden, Hoek van Holland en West-Kapelle en de lichtschepen „Haaks" en „Noord-Hinder" de eenvoudigste karakters van één of twee schitteringen toegekend, waardoor die lichten zoo krachtig mogelijk kunnen worden en daarbij gemakkelijk en snel te verkennen zullen zijn.

De op de lichtenkaart getrokken cirkels, aangevende de zichtbaarheid der verschillende lichten gedurende 50 en 90 pct. van het jaar, zijn aan de waarneming van in Noord-Frankrijk bestaande lichten ontleend, zoodat de zekerheid bestaat, dat deze optische drachten ook bereikt of zelfs overschreden zullen worden.

Het is wijders gebleken, dat aan de installeering van electrische lichten niet zulke hooge kosten verbonden zijn als aanvankelijk werd vermeend, zoodat het mogelijk bevonden is het licht van West-Kapelle evenals dat van Terschelling te voorzien van een electrisch licht van het krachtigst bekende type, zonder dat de daarvoor toegestane kredieten overschreden behoefden te worden.

De aldus verkregen groote versterking van het Westkapelsche licht maakt het mogelijk een groot gedeelte der toestellen op den toren van West-Schouwen te behouden, hetgeen voor de verandering van dat licht eene belangrijke besparing ten gevolge zal hebben.

Ook voor IJmuiden (hooge licht) is bij het nieuwe plan gerekend op een dergelijk krachtig electrisch bliksemlicht.

Niettegenstaande de intensiteit van de belangrijkste lichten belangrijk hooger opgevoerd zal worden dan in het vorige plan

bedoeld was, zullen, tengevolge van een ruimer gebruik van nog in goeden staat verkeerend materieel op de minder belangrijke punten, de kosten van uitvoering van het nieuwe verlichtingsplan niet onbelangrijk lager zijn dan die van het vorige.

Bij de verdere uitvoering der nieuwe werken ten behoeve der verbetering van de verlichting zal in voldoende mate rekening te houden zijn met de snelle vorderingen op het gebied der verlichtingstechniek.

Ten einde echter behoorlijk van die vorderingen partij te kunnen trekken, is het dringend noodig een proefstation voor de verlichting in te richten, waarvoor Scheveningen de meest geschikte plaats is. In dit proefstation toch zullen verschillende lichtbronnen fotometrisch kunnen worden onderzocht en hare betrekkelijke waarde ten opzichte van hare bruikbaarheid voor verschillende kustverlichtingsdoeleinden nader worden bepaald. Bovendien is zulk eene inrichting onmisbaar voor het onderzoek van optieken en voor de bepaling der lichtsterkte van complete verlichtingstoestellen onder de omstandigheden, waaronder zij dienst zullen doen.

Verder zal van deze inrichting gebruik worden gemaakt voor het regelmatig onderzoek van verschillende verbruiksartikelen, zooals bijv. gloeikousen, van welker hoedanigheid de lichtsterkte van de verschillende daarmede uit te rusten kustlichten in hooge mate afhankelijk is.

Het ligt in de bedoeling aan deze inrichting tevens eene kleine werkplaats te verbinden waar modellen voor eigen gebruik vervaardigd en kleine herstellingen ten behoeve van den verlichtingsdienst uitgevoerd kunnen worden. Hierdoor zal het niet langer noodig zijn de hulp van buitenlandsche fabrieken in te roepen voor iedere kleine herstelling of verandering.

Aan deze inrichting zal verbonden moeten worden een opzichter-instrumentmaker op een aanvangssalaris van f 1300 's jaars, welke door toekenning van 5 driejaarlijksche verhoogingen ad f 100 zal kunnen opklimmen tot eene maximumbezoldiging van f 1800.

Aangezien niet verwacht kan worden, dat de bouw van het proefstation vóór 1 Juli 1907 voltooid zal zijn, is op deze begrooting voor de bezoldiging van dezen opzichter onder art. 93 slechts f 650 uitgetrokken.

Voor machinekamer- en werkplaatsbehoeften, brandstoffen enz., benevens arbeidsloon voor tijdelijke werkkrachten ten behoeve dezer inrichting is voor het halve jaar 1907 onder art. 94 een post groot f 1750 uitgetrokken.

Om de verbetering van sommige lichten volkomen aan hun doel te doen beantwoorden en in verband met de nautische eischen de meest economische oplossing te verkrijgen, zullen verschillende onderzoekingen aan de voorgenomen wijziging dier lichten dienen vooraf te gaan.

Meer bepaaldelijk is zulks het geval met de verbetering van

de lichtschepen „Haaks" en „Noord-Hinder", met de verlichting aan den Hoek van Holland en met de invoering van petroleumgloeilicht op uitgebreide schaal.

Ter vermijding van mogelijke teleurstelling zijn dan ook de wijzigingen aan het lichtschip „Haaks" en aan de lichten van Vlieland, waarvoor de noodige gelden reeds op de begrooting van het loopende dienstjaar 1906 waren toegestaan, opgeschort, totdat aan het te stichten proefstation voldoende gegevens zullen verzameld zijn voor eene rationeele uitvoering dier werken.

Om dezelfde reden zijn op deze begrooting naast de middelen, benoodigd voor de oprichting en uitrusting van het proefstation. slechts die werken gebracht, tegen welker onmiddellijke uitvoering geen overwegende technische bezwaren bestaan; zijnde dit de verandering der lichten van Goeree en van Eierland.

De verdere nieuwe werken ter verbetering der verlichting langs de kust zullen naar alle waarschijnlijkheid in 1908 met kracht voortgezet kunnen worden.

De verdeeling der werkzaamheden over die jaren benevens eene raming van kosten zijn aangegeven in het als bijlage D. hieraan toegevoegde werkplan.

Daar evenwel de mogelijkheid niet is uitgesloten, dat later eene andere volgorde of wijze van uitvoering noodzakelijk zal zijn of tot eene bezuiniging zou voeren, zoo kan dit werkplan slechts als een voorloopig programma worden opgevat.

Ten aanzien van de onder art. 94, onderdeel *g* 2°. voorkomende nieuwe werken enz. heeft de ondergeteekende de eer het volgende mede te deelen:

dat in 1907 zal worden uitgevoerd de verbetering van het hooge licht op den Noordzee-boulevard te Vlissingen, tot welke verbetering werd besloten onder punt 9°. van art. 1 der overeenkomst met België betreffende de verbetering der verlichting op de Wester-Schelde. (Wet van 12 December 1905, „Staatsbl." n°. 316);

dat de aanschaffing van de lichtboeien wordt voorgesteld om verdere uitvoering te geven aan de verbetering der verlichting op de binnenwateren ten dienste van de zee- en binnenvaart;

dat door de geleidelijke uitbreiding der verlichting met lichtboeien in het 2de district gebrek aan ruimte bestaat voor berging en behandeling van dat materieel, waarom het noodzakelijk is. daarin te voorzien en waarvoor de aankoop van een magazijn, geraamd op een bedrag van f 3000, wordt voorgesteld.

Met betrekking tot de mede aangevraagde gelden voor den aanbouw van een gastransportvaartuig en voor den bouw van een gasfabriek te Vlissingen, moge het volgende dienen.

Het gastransportvaartuig „Vlissingen" van het 6de District is belast met de aflossing van de bemanningen der lichtschepen „Noord-Hinder" en „Haaks"; wijders met de plaatsing, verwisseling en aanvulling met gas van alle lichtboeien vóór en in de zeegaten en vaarwaters van het 6de District en de lichtboei IJmuiden; het ontvangt den benoodigden gasvoorraad uit de

gasfabriek te Hoek van Holland, waarvoor het vaartuig telkens daarheen moet gaan.

Bij de in uitzicht zijnde verdere verbetering der verlichting van de Wester-Schelde met lichtboeien zal 't gastransportvaartuig „Vlissingen" de in de vorige zinsnede genoemde diensten niet kunnen blijven vervullen en zal dat vaartuig het benoodigde gas niet meer kunnen betrekken uit de ver verwijderde gasfabriek te Hoek van Holland.

In de Noordelijke districten is het hoog noodig de verlichting der vaarwaters te verbeteren door bijplaatsing van lichtboeien waarvoor reeds gelden zijn toegestaan op de begrooting voor 1906, voor 1907 worden en in volgende jaren zullen worde aangevraagd.

De in uitzicht zijnde verdere verbetering van de verlichtin van de Wester-Schelde maakt het dus niet alleen wenschelijk dat een gastransportvaartuig aangebouwd wordt voor die dienster welke het gastransportvaartuig „Vlissingen" niet meer z kunnen verrichten, maar de uitlegging van lichtboeien, welk gaandeweg zal moeten geschieden, maakt den aanbouw eve eens urgent.

Bovendien zal de aanwezigheid van een tweede gastran portvaartuig voorkomen dat het tijdelijk niet beschikbaar zij van het thans eenige gastransportvaartuig (wegens ongeval enz stagnatie in den dienst der verlichting ten gevolge heeft.

Het aan te bouwen gastransportvaartuig zal de bemannin van het lichtschip „Haaks" moeten aflossen, moeten zorg drage voor de plaatsing, verwisseling en voorziening met gas van d lichtboei van 18 M³ vóór IJmuiden, hetgeen thans door d „Vlissingen" geschiedt, alsmede voor de plaatsing, verwisselin en voorziening met gas van de lichtboeien, gelegen in die vaa waters van het 2de en van het 3de district, alwaar eenige ze verwacht kan worden. Het vaartuig zal het gas moeten betrekke uit de Rijksgasfabriek te Hoek van Holland, welke voldoend capaciteit heeft, wanneer de lichtboeien, behoorende tot het 6d district het gas uit eene andere fabriek kunnen betrekken. I dit laatste is alleen te voorzien door den bouw van een gasfabrie te Vlissingen, zijnde zulks de aangewezen plaats.

Het motor-gasvaartuig „Zuiderzee" kan de lichtboeien, in d Zuiderzee uitgelegd en waarvan het aantal ook gaandeweg word uitgebreid, van gas blijven voorzien en het benoodigde ga trekken uit de gasfabriek te Enkhuizen.

De kosten van aanbouw van een gastransportvaartuig worde geraamd op f 140 000, en die voor den bouw van een gasfabrie op f 45 000.

Tegenover deze uitgaaf kan worden geraamd een ontvangs van f 1200 per jaar per lichtboei, welke voor rekening van Belgi op de Wester-Schelde zal worden geplaatst, verwisseld en va gas voorzien. Bij de in uitzicht zijnde verbetering van de ve lichting van de Wester-Schelde zullen vermoedelijk 20 lichtboeie *meer* voor Belgische rekening worden uitgelegd, zoodat wannee

die lichtboeien alle zijn uitgelegd, jaarlijks een bedrag van f 24 000 *meer* dan thans het geval is, in 's Rijks schatkist zal terugkeeren.

De krachtens art. 11 der overeenkomst met België (wet van 12 December 1905 „Staatsblad" nº. 316) door België voor 1907 verschuldigde vergoeding voor plaatsing, herstelling en bijvulling van de lichtboeien, welke voor Belgische rekening zijn, is geraamd op f 7200, en wordt verantwoord bij de Wet op de Middelen.

Sedert 1 Juli 1905 verschenen geheel vernieuwde uitgaven van de kaarten nº. 205 „Zeegaten van Vlieland, Terschelling en Ameland" en nº. 224 „Vaarwaters naar Harlingen en de Zuiderzee", en werd een aanvang gemaakt met het belangrijk verbeteren van de gravures der kaarten nº. 214 „de Schelde van Vlissingen tot Antwerpen" en nº. 222 „Haven van IJmuiden", alles in verband met de uitkomsten der jongste opnemingen.

Met het ophalen der gesleten gravures en het daarop aanbrengen van nieuwe tinten werd voortgegaan en eveneens met het graveeren van kompassen volgens het nieuwe model. Ook werd begonnen met de gravure eener nieuwe „Tabel van teekens en verkortingen."

De gravures werden voortdurend bijgehouden op grond van de uitgekomen Berichten aan Zeevarenden.

Het bedrag, dat als bate in 's Rijks schatkist werd gestort wegens verkoop van Nederlandsche en West-Indische kaarten en beschrijvingen gedurende 1905, bedroeg f 2790.

Eene nieuwe lichtenlijst van Nederland en Koloniën en een nieuw catalogus van kaarten en boekwerken, uitgegeven door de afdeeling Hydrographie, zagen het licht, benevens nieuwe drukken van Deel I „Zeegaten van Vlissingen en Schelde" en Deel IV „IJmuiden en Texel" van de beschrijvingen der Nederlandsche zeegaten, alsmede eene nieuwe uitgave van de „Beschrijving der Nederlandsche kust."

Dit jaar hebben partieele opnemingen plaats in de monden der Eems, waarna het hydrographisch onderzoek der Zuiderzee ter hand genomen zal worden.

Bijlage I.

PLAN VAN KOSTENVERDEELING VOOR DEN AANBOUW OVER EEN TIJDVAK VAN 25 JAREN IN MILLIOENEN GULDENS.

Begrootingsjaar.	Pantserschepen.												Kanonneerbooten.			Torpedo- en verspermijnenmaterieel.				Algemeene diensten.		Totaal jaarlijksch bedrag voor aanbouw.
	4 type „Heemskerck".				4 gep. schepen van 7000 ton.				4 vervangers type „Regentes".													
	1°.	2°.	3°.	4°.	1°.	2°.	3°.	4°.	1°.	2°.	3°.	4°.	1e 2-tal.	2e 2-tal.	3e 2-tal.	4 onderzeebooten.	6 torpedobootvernielers.	Torpedobooten type „Ophir" *)	Versper-materieel.	Politiekruisers.	Stoomsloepen.	
1907	0,625	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,6 I	—	—	—	2,225
1908	—	2,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	—	—	3,—
1909	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,4	—	0,6 I	—	—	—	3,—
1910	—	—	—	—	2,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,125	—	0,6 I	—	—	0,025	3,25
1911	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,65 I	0,6	—	—	—	3,25
1912	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,75 I	0,6	0,15	—	—	3,5
1913	—	—	—	—	—	2,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,4	—	0 6	0,05	—	—	3,55
1914	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	0,3	—	—	0,125	—	0,6 I	0,3	0,35	—	3,675
1915	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	0,6	—	—	0,525	—	0,6 I	—	—	—	3,725
1916	—	—	2,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,65 I	0,6 I	—	—	—	3,75
1917	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,75 I	0,6 I	—	0,35	0,05	3,75
1918	—	—	—	2,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,65 I	0,6	—	—	0,025	3,775
1919	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	0,5	—	—	0,75 I	0.6	—	—	—	3,85
1920	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	0,4	—	—	—	0,6	—	—	—	4,—
1921	—	—	—	—	—	—	2,5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,6	—	—	—	4,1
			—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,9	—	—	—	3,9
								2,5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	0,6	—	—	—	4,1
													—	—	—	—	—	0,9	—	—	—	3,9

Begrootingsjaar	Nederland.							Nederlandsch-Indië en Algemeene dienst.				Toelichting.
	Pantserschepen.		Kanonneer-boot.	Torpedobooten.								
	Type „Kortenaer".	Type „Heemskerck".		Onderzee-booten.	Type a—k.	Klein model.	Type „Ophir".	Type „Regentes"	Type 7000 ton.	Torpedo-boot-vernielers.	Type „Ophir".	
1907	3	—	—	1	10	11	14	4	—	—	—	De monitor „Reinier Claeszen", op stapel 1890 en de pantserdekschepen „Koningin Wilhelmina" op stapel 1891, 3 type „Holland" op stapel 1895, 3 type „Utrecht" op stapel 1897 zijn niet in den staat opgenomen.
1908	3	1	—	1	6	9	14	4	—	—	2	
1909	3	1	—	1	2	9	14	4	—	—	2	
1910	3	2	—	1	—	9	14	4	—	—	4	
1911	3	2	—	2	—	5	16	4	—	—	6	
1912	3	2	—	2	—	3	18	4	—	—	6	
1913	3	2	—	2	—	3	20	4	1	2	6	
1914	3	2	—	2	—	3	20	4	1	2	6	
1915	3	2	—	3	—	3	20	4	1	2	8	
1916	3	2	2	4	—	3	20	4	2	2	10	
1917	3	2	2	4	—	3	20	4	2	2	12	
1918	3	3	2	4	—	3	20	4	2	4	14	
1919	3	3	2	4	—	3	22	4	2	4	14	
1920	3	4	2	4	—	3	24	4	2	6	14	
1921	—	4	4	4	—	3	26	4	2	6	14	
1922	—	4	4	4	—	3	26	4	2	6	14	
1923	—	4	4	4	—	3	28	4	3	6	14	
1924	—	4	4	4	—	3	28	4	3	6	14	
1925	—	4	4	4	—	3	27	4	4	6	14	
1926	—	4	4	4	—	—	26	5	4	6	14	
1927	—	4	4	4	—	—	30	5	4	6	14	
1928	—	4	4	4	—	—	30	4	4	6	12	
1929	—	4	6	4	—	—	30	5	4	6	14	
1930	—	4	6	4	—	—	30	4	4	6	14	
1931	—	4	6	4	—	—	30	4	4	6	15	

UITTREKSEL UIT VERDERE TOELICHTINGEN.

Iste Afdeeling.

Iste Onderafdeeling.

Art. 6. De verhooging van het artikel is voornamelijk toe te schrijven — behalve aan het waarnemen van verschillende betrekkingen door officieren van meerdere anciënniteit — aan het onder dit artikel uittrekken van het activiteitstractement van een kapitein-luitenant ter zee, chef van de militaire kust-wacht.

Tengevolge van de meer uitgebreide toepassing der draad-looze telegraphie aan boord onzer oorlogsschepen zal in oorlogs-tijd met dit communicatiemiddel een deel van de taak de[r] militaire kustwacht worden overgenomen.

Ter verkrijging van de gewenschte samenwerking werd d[e] dienst der draadlooze telegrafie en van de militaire kustwach[t] onder één hoofd gesteld. Deze hoofdofficier, gestationeerd t[e] Amsterdam, is tevens chef van de opleiding van het persone[el] van dien dienst.

Bij suppletoir wetsontwerp is voor 1906 invoeging voor[-]gesteld van een nieuw artikel 13 *a*, waarvan het bedrag wer[d] geraamd op f 3500, en zijn verschillende artikelen verhoogd o[f] verlaagd, aannemende dat de voorgestelde reorganisatie van he[t] korps mariniers 1 Juli 1906 in werking treedt.

IIde Onderafdeeling.

Art. 16, I*a*. De aanvraag voor het pantserschip „Heems[-]kerck" strekt tot beëindiging van den bouw.

Voor den bouw van een nieuw pantserschip, waaromtren[t] verwezen wordt naar de Memorie van Toelichting, worden d[e] noodige fondsen aangevraagd.

Kanonneerbooten. In 1907 zal in de directie Amsterdam e[n] Hellevoetsluis elk een kanonneerboot voor de herhalingsoef[e-]ningen der zeemiliciens en de gezamenlijke oefeningen i[n] manoeuvreeren met andere booten in dienst zijn.

Diversen. Onder het geraamde bedrag is begrepen de aan[-]schaffing van twee stations voor draadlooze telegrafen, beneven[s] verschillende benoodigheden.

I*c*. *Pantserdekschepen.* Het pantserdekschip „Holland" za[l] aan 's Rijks werf te Amsterdam de noodige voorzieninge[n] ondergaan.

II*d*. Behalve van gebleken meerdere behoefte, is de hooger[e] raming een gevolg van de wenschelijkheid over te gaan tot d

aanschaffing van 4 Barr and Stroud afstandmeters, die in den jongsten zeeoorlog gebleken zijn voor het meten van groote afstanden onontbeerlijk te zijn, en welke bij de beproeving hier te lande uitstekend hebben voldaan. Beoogd wordt eene geleidelijke verstrekking dier instrumenten aan alle pantser- en pantserdekschepen.

IIIb^1. *Pantserschepen.* In 1907 zal een pantserschip het geheele jaar, een ander gedurende negen maanden in dienst zijn. Een pantserschip wordt na gereedmaking in dienst gesteld met bestemming voor Oost-Indië.

Pantserdekschepen. Een pantserdekschip zal vijf maanden binnengaats dienst doen.

Torpedobooten. De kosten stijgen naarmate meerdere torpedobooten aan den dienst worden toegevoegd.

III*c*. *Pantserschepen.* Twee pantserschepen zullen resp. na terugkeer uit Oost- en West-Indië weder voor den dienst gereed gemaakt moeten worden.

Art. 18. Ten behoeve van den magazijnsvoorraad is in de aanvraag begrepen een bedrag van f 226 650, waaruit o. a. f 50 000 zal worden gekweten voor de aanschaffing van 2 kanons van 12 c.M. n°. 3 met m. p. wiegaffuit, zonder schild, voor het artillerie-instructieschip „Bellona".

Art. 19. Bij onderdeel *a* is aangevraagd een bedrag van f 136 000, dat op den dienst van 1905 was toegestaan voor de aanschaffing van torpedo's en koersregelaars, doch waarvan de oplevering, wegens herhaalde werkstakingen in de fabriek van de firma WHITEHEAD & Co. te Fiume, eerst in 1907 zal kunnen geschieden.

Op den dienst van 1905 zal dit bedrag dientengevolge onbeschikt blijven.

In onderdeel *c* is begrepen f 8000 voor aanschaffing van een luchtpomp enz. benoodigd om een kanonneerboot in te richten tot gebruik als luchtvaartuig bij het houden van lanceeroefeningen met torpedo's.

Art. 20*a*. Voor het pantserschip 1907 wordt de eerste termijn voor den aanmaak van stoomwerktuigen en ketels aangevraagd, zoomede de garantietermijn wegens de vervaardiging van stoomwerktuigen en ketels voor het pantserschip „Heemskerck".

Art. 20*b*. De monitor „Reinier Claeszen" moet van nieuwe ketels worden voorzien.

Art. 20*c*. Onder de herstellingen aan ketels en werktuigen is gerekend op voorzieningen aan het uit West-Indië teruggekeerd pantserschip en twee uit Oost-Indië teruggekeerde schepen.

Art. 21. Het verbruik in 1905 bedroeg voor de defensieschepen 5397 en voor de schepen voor algemeenen dienst 9946 tonnen steenkolen, voor werfgebruik 5360 tonnen steenkolen en 8900 H.L. smeekolen.

Op 1 Mei 1906 waren in voorraad in de magazijnen 18 121 tonnen steenkolen.

Art. 23, VI, *h.* De belangrijke voorzieningen aan schepen, die aan 's Rijks werf te Willemsoord worden opgedragen, maken uitbreiding van werktuigen, en als gevolg daarvan van het daarmede vertrouwde personeel noodig.

Art. 26, II. Als tweede termijn voor den bouw van een kolenmagazijn, waarvoor op de begrooting van 1906 een som werd toegestaan van f 30 000, wordt f 48 000 noodig geacht.

Art. 27, II. *Willemsoord.* De hoogere raming is, behalve van de hierboven vermelde oorzaak, een gevolg:

1°. van de noodzakelijkheid om het natte dok tot zoodanige diepte uit te baggeren, dat de beweging van het varende materieel niet door de te geringe diepte belemmerd worde. Hiervoor wordt f 6000 vereischt;

2°. van het uittrekken van een bedrag van f 2000, ten einde het ontruimde kruitmagazijn in het fort Oostoever te kunnen bezigen tot berging van de munitie voor pantserschepen, type „Regentes";

3°. van eene verbouwing van het bureau van scheepsbouw, vermits het bestaande bureau te bekrompen is voor het daar geplaatste personeel. De kosten daarvan worden geraamd op f 3000;

4°. van de noodzakelijke vernieuwing van de halve breedte van den hellingvloer in de loods, waar de torpedoboot „Habang" wordt opgehaald, waarvoor f 3600 wordt noodig geacht;

5°. voor eene noodig gebleken verbetering van het sportterrein op 's Rijks werf, ten dienste van personeel der zeemacht en der werf, waarvoor f 800 gevorderd wordt.

Art. 28, I, *b.* *Amsterdam.* Ten einde eenige uitbreiding te kunnen geven aan de electrische drijfkracht, is verhooging van dit onderdeel met f 2000 voorgesteld.

Art. 28, II, *c.* *Willemsoord.* De toestand van twee ketels in de stoomwerkplaats, van één ketel in de smederij en van één ketel van het nieuwe dok is van dien aard, dat zij, ook met het oog op hunnen leeftijd, binnenkort aan den dienst zullen ontvallen. Hunne vernieuwing wordt uit dien hoofde noodzakelijk geacht.

IIIde Onderafdeeling.

Art. 34. De raming der kosten voor de actieve zeemacht voor 1907 is gegrond op de vermoedelijke sterkte dier zeemacht,

zooals die in bijlage D (zie hierachter) en meer gedetailleerd in bijlage P is aangegeven.

De berekening der benoodigde activiteitstractementen, soldijen en toelagen is geschied met inachtneming der organieke besluiten betreffende de verschillende regelingen van de korpsen der zeemacht.

In art. 34 zijn ook begrepen de kosten van het detachement mariniers te Peking, geraamd op f 21 000, welk bedrag aan het slot wederom voorkomt als restitutiepost uit hoofdstuk III der Staatsbegrooting.

Art 36, *a*, III. Kosten opleiding Kon. Inst. v/d. Marine. Omdat bij de vervanging van den officier-instructeur in electrotechniek en torpedokennis, de aanwijzing van één officier aan wien het onderwijs in beide vakken kan worden toevertrouwd op bezwaren zal stuiten, is het gewenscht tot den vroegeren toestand van een instructeur voor elk vak afzonderlijk terug te keeren, zoodat wederom een officier geplaatst bij den torpedodienst tevens les geeft aan het Kon. Instituut.

b, VI. Dit onderdeel is verhoogd wegens meerdere uitgaven voor de aanschaffing van een nieuw zwemvlot ter vervanging van het bestaande, dat niet meer voor herstelling vatbaar gebleken is.

b, VIII. Verhoogd met f 200 om te kunnen voorzien in berging en onderhoud van roei- en zeilvaartuigen der adelborsten.

Art. 37, *a*, II. *Kosten opleiding Adspirant-Administrateurs.* Wegens noodzakelijk gebleken uitbreiding van het aantal lesuren in de algemeene beginselen van strafrecht en van het gemeene recht, ten einde dat onderwijs zooveel mogelijk vruchtdragend te maken, is het daarvoor uitgetrokken bedrag voor toelage met f 350 verhoogd moeten worden.

Ook de som voor het loopende jaar toegestaan voor lessen in de staatsinstellingen, zoomede de land- en volkenkunde van Nederlandsch-Indië, eischt eene geringe verhooging met een bedrag van f 50 's jaars, ten einde van eene goede leerkracht verzekerd te zijn.

Nopens het leervak „verbandleer, hygiëne en zelfbehoud", wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting (art. 36 *a*, sub III).

Het onderwijs in de Maleische taal is vervallen, in verband met de uitbreiding van het aantal lesuren in meer noodzakelijke vakken.

Art. 44. De kosten van het dagelijksch rantsoen voor 1907 zijn voor:

het schip in de Caraïbische zee . . . . f 0,67
in Nederland . . . . f 0,43
buiten Nederland (behalve in Oost- en West-Indië) . f 0,54
tegen respectievelijk f 0,65, f 0,41 en f 0,52 voor 1906.

De hoogere cijfers voor 1907 zijn het gevolg van duurdere prijzen voor sommige artikelen van levensmiddelen.

Art. 46. *Hospitaal Willemsoord.* Het gedetacheerde personeel beneden den rang van officier is vermeerderd met 1 sergeant-amanuensis en 1 korporaal-verbandmeester. Eerstgenoemde om dienst te doen in het bacteriologisch laboratorium en laatstgenoemde voor hulp in de operatie- en verbandkamer en Zander-inrichting, waarvoor iemand met eenige technische ervaring en routine op dit gebied onontbeerlijk is.

Vde Onderafdeeling.

Art. 74. In April 1906 werd te den Helder opgericht eene marine-sportvereeniging, welke zich, blijkens hare statuten, ten doel stelt het bevorderen van de beoefening der gymnastiek, het schermen, enz., in de eerste plaats onder officieren en ingenieurs en verder onder het overige personeel der Koninklijke marine.

Nu deze vereeniging het verzoek gedaan heeft in aanmerking te komen voor toekenning van een subsidie, is het wenschelijk voorgekomen — overeenkomstig het voorkomende in de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag tot de begrooting voor 1906, laatste alinea, art. 95, bladz. 37 —, daarvoor eenige gelden aan te vragen en is in verband daarmede het artikel voor 1907 f 200 hooger geraamd dan het voor 1906 toegestane bedrag, en de omschrijving van het artikel gewijzigd.

IIde Afdeeling.

Iste Onderafdeeling.

Art. 82. De ontvangst van loodsgelden wordt voor 1907 geraamd op f 2 700 000 tegen f 2 500 000 in 1906.

Zij bedroeg in 1905 f 2 625 208,89[5] en over de eerste 5 maanden van 1906 f 1 081 009,57 tegen f 986 251,21[5] over gelijk tijdvak van 1905.

IIde Onderafdeeling.

Art. 95. De restitutiepost uit het Iste hoofdstuk der begrooting van Nederlandsch-Indië voor de betaling van het personeel van het Indisch gedeelte der hydrographie is voor 1907 f 2100 hooger geraamd en gebracht op f 11 450.

Deze verhooging vindt haar grond in het volgende:

1°. enz.

2°. Is het traktement ten bedrage van f 1100 uitgetrokken voor een nieuw te benoemen 2de-hydrographischen teekenaar benevens de bezoldiging ad f 900 voor een bij de afdeeling hydrographie werkzaam te stellen stuurman-majoor, welke meerdere werkkrachten benoodigd zijn ten gevolge van de indienststelling in Indië op 1 Januari 1906 van een vierde opnemings-

vaartuig, opdat de meerdere te ontvangen hydrographische gegevens behoorlijk bewerkt en zoo spoedig mogelijk uitgegeven kunnen worden.

Art. 96 is voor 1907 hooger geraamd:

1°. voor kosten voor het uitgeven van kaarten en voor berichten werd f 1300 meer uitgetrokken, waarvan f 800 voor meerdere kosten van het drukken van kaarten, voornamelijk ten gevolge van toeneming van aanvraag van groote oplagen voor het buitenland;

f 300 voor kosten verbonden aan de nieuwe uitgave van het maandelijks verschijnend Bericht aan zeevarenden, en

f 200 voor grootere kosten voor de uitgave van het dagelijks verschijnend Bericht aan zeevarenden door voortdurende toeneming van het aantal inkomende berichten;

2°. enz.

Bijlage C.

PLAN VAN AANBOUW,

WIJZIGING, HERSTELLING EN ONDERHOUD VAN SCHEPEN EN VAARTUIGEN, TOT GRONDSLAG STREKKENDE VAN DE BEGROOTING VOOR 1907.

Nieuwe aanbouw.

Aan 's Rijks werf te Amsterdam zal de bouw van het pantserschip 1905, sedert genaamd „Jacob van Heemskerck", worden beëindigd.

In 1907 stelt men zich voor daaraan te verwerken f 239 300 aan arbeidsloonen en f 255 200 aan materialen. Voor de werktuigen en ketels vervaardigd aan de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen wordt als garantietermijn f 10 000 uitgetrokken; voor aanschaffing van artillerie-materieel is een bedrag van f 100 000, voor aanschaffing van torpedo-materiel f 5270 bestemd.

Aan 's Rijks werf te Amsterdam zal de bouw worden opgedragen van een pantserschip (1907), waartoe is aangevraagd f 100 200 aan arbeidsloon, f 678 500 aan materialen, terwijl voor aanschaffing van torpedo-materieel een bedrag van f 24 000 bestemd is.

De vervaardiging der stoomwerktuigen en ketels, waarvoor als eerste termijn f 200 000 is aangevraagd, zal aan de particuliere industrie worden opgedragen.

Aan de particuliere industrie zal worden toevertrouwd de bouw van 2 torpedobooten type „Ophir", waarvoor een bedrag van f 450 000 wordt aangevraagd.

Voor aanschaffing van artillerie- en torpedo-materieel wordt respectievelijk een bedrag van f 31 230 en f 111 100 bestemd. Voor verstrekkingen door 's Rijks werf te Amsterdam is uitgetrokken f 5 000 aan materieel en f 200 voor arbeidsloon.

Herstelling en onderhoud.

De verschillende in en buiten dienst zijnde schepen en vaartuigen met hunne werktuigelijke inrichtingen en inventarisgoederen zullen bij de werven waar zij dienst doen of opgelegd zijn, de noodige herstelling ondergaan en worden onderhouden.

Daarbij ligt het in het voornemen, voor zooveel noodig en mogelijk, der particuliere nijverheid zoodanige werkzaamheden en leveringen op te dragen, welke aan haar met goed gevolg kunnen worden toevertrouwd, waaronder begrepen de vervaardiging van nieuwe ketels voor den monitor „Reinier Claeszen" en de machine- en ketelvoorzieningen van de pantserschepen „Koningin Regentes" en „Kortenaer" en het pantserdekschip „Holland".

De werkzaamheden, welke bij de Rijkswerven zullen worden uitgevoerd, bestaan in:

Aan 's Rijks werf te Amsterdam:

De voorzieningen aan een pantserdekschip:

de gewone onderhoudsvoorzieningen aan schepen en vaartuigen en het weder in conservatie brengen na buitendienststelling, zoomede de verstrekking van behoeften aan de schepen buitenslands.

Aan 's Rijks werf te Willemsoord:

De gewone onderhoudsvoorzieningen aan schepen en vaartuigen en het weder in conservatie brengen na buitendienststelling; de voorzieningen aan een uit Oost- en een uit West-Indië terugkeerend pantserschip; de gereedmaking van de schepen die voor tochten buitengaats in aanmerking komen, waaronder de „Zeehond", zoomede de voorzieningen na binnenkomst; één der pantserdekschepen zoomede het uit Oost-Indië terugkeerende pantserschip na beëindigde herstelling, zullen omstreeks half November 1907 naar Oost-Indië vertrekken.

Het pantserdekschip „Friesland" is bestemd voor instructiereizen met de adelborsten en jeugdige schepelingen.

Na afloop van de proeftochten van het pantserschip „Heemskerck" is gerekend op eenige voorzieningen.

Aan 's Rijks werf te Hellevoetsluis:

De gewone onderhoudsvoorzieningen aan schepen en vaartuigen en het weder in conservatie brengen van die welke in dienst zijn geweest.

Bijlage D.

Raming van de samenstelling en beweging der actieve zeemacht volgens de vastgestelde bemanningslijsten voor het jaar 1907.

A. ZEEMACHT IN OOST-INDIË.

BESTEMMING.	STERKTE.		Totaal.
	Europeanen.	Inlanders.	
I. *Nederlandsche scheepsmacht in Oost-Indië.*			
3 pantserschepen „Hertog Hendrik", „de Ruijter" en „Tromp".	902 [1]	213	1115
1 pantserdekschip „Zeeland"	297	86	383
1 pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden"	281	62	343
Som . . .	1480	361	1841
Europeanen, behalve torpedomakers, 5 pct.; inlanders en torpedomakers 10 pct. bovenrol.	71	36	107
Totaal . . .	1551	397	1948
II. *Indische militaire marine.*			
4 flottieljevaartuigen type „Nias"	224	172	396
2 „ dd. opnemingsvaartuig. .	56	144	200
2 opnemingsvaartuigen	54	144	198
6 torpedobooten, torpedo-atelier, kazerneering .	98	73	171
1 wachtschip te Soerabaja	148 [2]	43	191
Staf	20 [3]	1	21
Som . . .	600	577	1177
Europeanen, behalve torpedomakers, 5 pct.; inlanders en torpedomakers 10 pct. bovenrol.	26	56	82
Totaal . . .	626	633	1259

Toelichtingen.

[1]) Waaronder 1 kapitein ter zee, divisie-commandant, 1 kapitein-luitenant ter zee, commandant van het vlaggeschip, 1 luitenant ter zee der 1ste klasse, adjudant van den divisiecommandant.

[2]) Waaronder 1 luitenant ter zee der 1ste klasse, equipagemeester, 1 luitenant ter zee der 2de klasse, onder-equipagemeester, 1 luitenant ter zee der 1ste klasse, toegevoegd aan den stafofficier ter plaatse, 1 luitenant ter zee der 2de klasse, en 3 officieren-machinist dienstdoend als werktuigkundig ingenieur. 1 geweermaker-majoor bij het marine-etablissement en 2 sergeant-konstabels bij de kustbatterijen te Soerabaja.

[3]) Waaronder 1 luitenant ter zee der 1ste klasse, adjudant van den Gouverneur-Generaal.

B. BUITENLANDSCHE DIENST EN POLITIETOEZICHT ZEEVISSCHERIJ.

BESTEMMING.	Sterkte.	Aantal maanden in dienst.			Aantal maanden bui- [illegible]
		Binnengaats.	Buitengaats.		
			Buiten de keerkringen.	Binnen de keerkringen.	
I. *Buitenlandsche dienst.*					
1 pantserdekschip type „Holland" [1])	344 [6])	—	1/2	11 1/2	—
1 „ „Friesland" [2])	344	5	7	—	—
1 pantserschip „Koningin Regentes" [3])	22 [7])	1 1/2	1 1/2	2	7
1 pantserschip „Kortenaer" [4])	16 [8])	1/2	1/2	1 1/2	9[illegible]
1 pantserdekschip type „Holland" [5])	26 [9])	1	1/2	1	9[illegible]
1 instructieschip „Nautilus"	217 [10])	3	9	—	—
II. *Politietoezicht zeevisscherij.*					
1 schoener „Zeehond"	75	6	6	—	—
1 „ „Dolfijn"	5 [11])	3	3	—	6

Toelichtingen.

1) Deze bodem vertrekt naar West-Indië, ter vervanging van Hr. M „Kortenaer" en blijft verder gedurende het jaar 1907 in die gewesten.

2) Bestemd als vormingsschip voor adelborsten van het Koninklijk Ins tuut, adjunct-machinisten en lichtmatrozen en jongens.

3) Deze bodem keert 1 Januari 1907 uit Oost-Indië naar Nederland ter en wordt medio Maart uit dienst gesteld, om, na de noodige voorziening medio October d.a.v. in dienst gesteld te worden en medio November na Oost-Indië te vertrekken.

4) Deze bodem keert 1 Februari 1907 uit West-Indië naar Nederland ter en wordt medio Maart d.a.v. uit dienst gesteld.

5) Dit pantserdekschip komt medio October 1907 in dienst en vertre medio November naar Oost-Indië.

6), 8), Bovendien zijn, dienstdoende in de Caraïbische zee, aan boord inlandsche matrozen en 8 inlandsche stokers.

7), 8), 9), 11) Alleen officieren; de overige bemanning in de bovenrollen d schepen, kazernes en korps torpedisten; gedurende den tijd dat het sch in dienst is komen hierbij voor 7) 318, voor 8) 249, voor 9) 317 en voor 11) koppen.

10) Waaronder 15 matrozen der 1ste klasse en 140 jongens in opleiding

C. BINNENLANDSCHE DIENST.

BESTEMMING.	Sterkte.	Aantal maanden in dienst.	Aantal maanden uit dienst.
I. *Torpedodienst.*			
Korps torpedomakers en torpedisten	255 *a*)		
1 instructieschip voor torpedisten te Willemsoord .	143 *b*)	12	
1 „ „ „ „ Hellevoetsluis	55 *c*)	12	
1 „ „ „ „ Amsterdam .	34 *d*)	12	
II. *Defensiematerieel.*			
1 pantserschip „Piet Hein"	266 *e*)	12	
1 „ „Evertsen".	16 *f*)	9	3
1 monitor „Reinier Claeszen"	120 *g*)	12	
1 „ „Heiligerlee".	68 *h*)	12	
2 riviervaartuigen „Isala" en „Merva"	46 *i*)	12	
1 kanonneerboot te Willemsoord	2 *j*)	8	4
1 „ „ „	2 *k*)	6	6
1 „ „ Hellevoetsluis	2 *l*)	3	9
2 „ „ Vlissingen	30 *m*)	12	
Herhalingsoefeningen zeemilitie 510 man . . .			
III. *Instructie- en logementschepen.*			
1 instructieschip werfdivisie	728 *n*)	12	
1 „ „van Galen"	722 *o*)	12	
1 instructiebrik „Pollux"	2 *p*)	5	7
1 logementschip zeemiliciens	416 *q*)	4½	7½
1 artillerie-instructieschip	157 *r*)	12	
1 instructieschip marine-reserve te Willemsoord.	415 *s*)	12	
1 „ „ „ Rotterdam .	331 *t*)	12	
IV. *Wachtschepen.*			
1 wachtschip te Willemsoord.	905 *u*)	12	
1 „ „ Amsterdam	524 *v*)	12	
V. *Kazernes*	940	12	

Toelichtingen.

a) Hieronder zijn begrepen de torpedomakers en torpedisten der schepen die geen vol jaar in dienst zijn.

b) Waaronder 32 machinisten en stokers voor de torpedobooten. Gedurende 6 maanden komen hierbij 58 zeemiliciens.

c) en *d*) Waaronder respect. 19 en 9 machinisten en stokers voor de torpedobooten.

e) Gedurende 5 maanden wordt de bemanning verminderd met 83 koppen die dan worden gevoerd in de bovenrollen der schepen en de kazernes e vermeerderd met 81 zeemiliciens.

f) Alleen officieren, de overige bemanning uit de bovenrollen der schepe en de kazernes en wel 4 maanden 251 (waarvan 46 uit de kazernes) koppe zonder zeemiliciens en gedurende 5 maanden 168 koppen en 81 zeemilicien

g), *h*), *i*) Zonder de zeemiliciens; gedurende 5 maanden komen hierb resp. 44, 42 en 38 zeemiliciens. Gedurende de overige 7 maanden wordt d bemanning vermeerderd met 44, 42 en 38 vrijwilligers.

j), *k*), *l*) Alleen officieren; de overige bemanning voor ieder 18 koppe uit de bovenrollen der schepen en kazernes. Gedurende $1^1/_2$ maand word de bemanning van *j*) en *l*) verminderd met 14 zeemiliciens.

m) Gedurende $1^1/_2$ maand wordt de bemanning verminderd met 14 koppe die dan worden gevoerd in de bovenrollen der schepen en de kazernes e vermeerderd met 14 zeemiliciens.

n) Waaronder 160 stokers en 10 matrozen in opleiding; 661 man bovenro gedurende 6 maanden komen hierbij 7 zeemiliciens (hulpmachinist).

o) Waaronder 250 jongens, 15 matrozen der 1ste klasse in opleiding e 149 koppen van de kweekschool voor zeevaart te Leiden.

p) Alleen officieren, van de overige bemanning 15 koppen uit de bove rollen der schepen en de kazernes en 68 koppen uit de rol van Hr. Ms. „v Galen".

q) Officieren en 400 zeemiliciens; de laatsten evenwel slechts te bereken gedurende 4 maanden op de „Neptunus". De overige bemanning uit d bovenrollen der schepen en de kazernes (152 koppen).

r) Waaronder 65 man in opleiding.

s) Waaronder 210 koppen marine-reserve en 77 koppen der opleidi van lichtmatrozen a/b. Hr. Ms. „Sommelsdijk".

t) Waaronder 217 koppen marine-reserve.

u) Waaronder 48 muzikanten, 643 man bovenrol; gedurende 5 maand komen hierbij 83 zeemiliciens.

v) Waaronder 8 koppen van de opleiding van adspirant-administrate 11 koppen van de opleiding van geweermakers, 42 koppen van de opleidi van monteurs, 354 man bovenrol.

ijlage Q.

STERKTE OPGAVEN.

Rangen en Qualiteiten.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1905.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1906.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1907 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Januari 1906.
fficier	6	6	5	5	2 [1])
ein ter zee	26	30	20	22	6 [2])
ein-luitenant ter zee	37	33	31	31	4 [3])
ant ter zee der 1ste klasse. .	120	123	123	141	7 [4])
" " " 2de " . .	215	202	198	219	15 [5])
orst der 1ste klasse	42	30	94	140	—
" 2de "	30	54	—	—	—
" 3de "	53	49	—	—	—
el der mariniers.	2	2	1	1	1 [6])
ant-kolonel der mariniers . .	3	3	3	2	—
ein der mariniers	12	14	16	10	—
ant der mariniers	24	21	20	21	—
lant der mariniers	1	1	1	1	—
ein-kwartiermeester d. mariniers	2	2	2	2	—
ant " " "	2	2	2	2	—
teur v/d. geneeskundigen dienst	1	—	—	1	—
erend officier van gezondheid .	5	6	6	5	—
r van gezondheid der 1ste klasse	45	45	35	33	3 [7])
" " " 2de "	17	13	29	30	—
eker der 1ste klasse	2	2	2	1	—
" 2de "	2	3	2	3	1 [8])
inspecteur van administratie .	1	1	1	1	—
teur van administratie . . .	3	3	3	3	—
r van administratie 1ste klasse	26	26	29	25	1
" " 2de "	39	39	30	28	8 [9])
ct-administrateur	9	11	12	16	—
rant-administrateur	11	9	—	2	—

egens ziekte.
aarvan 1 wegens ziekte.
aarvan 1 wegens ziekte.
aarvan 2 wegens ziekte.
aarvan 3 wegens ziekte.
d van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.
aarvan 1 wegens ziekte.
egens ziekte.
aarvan 2 met verlof.

Rangen en Qualiteiten.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1905.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1906.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1907 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.
Inspecteur van den stoomvaartdienst	1	1	1	1
Officier-machinist der 1ste klasse	13	16	19	19
„ „ „ 2de „	29	33	42	34
Opperschipper	17	16	21	19
Schipper	28	29	22	17
Bootsman	142	136	118	111
Kwartiermeester	142	147	148	166
Opper-konstabel	10	9	10	10
Konstabel-majoor	21	19	14	13
Sergeant-konstabel	79	75	67	65
Korporaal-konstabel	90	88	79	75
Oppergeweermaker	—	—	—	—
Geweermaker-majoor	1	2	1	3
Sergeant-geweermaker	—	1	1	7
Korporaal-geweermaker	6	6	—	—
Leerling-geweermaker	4	5	—	—
Opper-monteur	—	—	—	—
Monteur-majoor	—	—	—	—
Sergeant-monteur	2	5	11	13
Korporaal-monteur	9	9	—	—
Leerling-monteur	15	22	—	—
Timmerman-majoor	9	8	6	5
Sergeant-timmerman	27	25	18	15
Korporaal-timmerman	21	18	24	22
Matroos-timmerman	10	9	13	14
Bottelier-majoor	12	10	5	5
Sergeant-bottelier	30	32	24	19
Korporaal-bottelier	26	29	21	22
Matroos-bottelier	25	21	20	20
Ziekenverpleger-majoor	10	12	6	10
Sergeant-ziekenverpleger	39	36	29	32
Korporaal-ziekenverpleger	29	36	37	49
Matroos-ziekenverpleger	20	10	23	35
Opperschrijver	5	4	4	1
Schrijver-majoor	16	16	15	13
Sergeant-schrijver	65	61	51	51
Korporaal-schrijver	13	24	36	36
Matroos-schrijver	71	60	60	41

Rangen en Qualiteiten.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1905.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1906.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1907 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Januari 1906.
Sergeant-hofmeester	39	38	40	44	—
Korporaal-hofmeester	19	24	46	48	—
Matroos-hofmeester	50	37	29	19	—
Sergeant-kok	57	51	54	56	—
Korporaal-kok	46	58	63	57	—
Matroos-kok	50	35	88	76	—
Kleermaker	14	16	24	19	—
Schoenmaker	31	33	36	34	—
Scheerder	40	40	26	26	—
Matroos der 1ste klasse	758	710	568	581	—
" " 2de "	513	486	497	602	—
" " 3de "	455	559	628	664	—
Lichtmatroos	224	241	285 1)	220	—
Jongen	465	466	500 2)	300	—
Zeemilicien	2417	2448	400	1277	—
Muzikant	50	51	53	53	—
Opgeheven qualiteiten. Opperstuurman	4	2	1	2	—
Opgeheven qualiteiten. Stuurman-majoor	7	6	2	5	—
Opgeheven qualiteiten. Sergeant-stuurman	10	9	3	9	—
Opgeheven qualiteiten. Sergeant-provoost	4	2	—	—	—
Opgeheven qualiteiten. Zeilmaker-majoor	4	5	1	—	—
Opgeheven qualiteiten. Sergeant-zeilmaker	10	9	3	1	—
Opgeheven qualiteiten. Smid majoor	3	1	—	—	—
Opgeheven qualiteiten. Sergeant-smid	1	1	—	—	—
Opgeheven qualiteiten. Koksmaat	2	2	—	—	—
Opgeheven qualiteiten. Eerste-kleermaker	4	3	—	—	—
Opgeheven qualiteiten. Korporaal-kleermaker	7	8	—	—	—
Opgeheven qualiteiten. Korporaal-schoenmaker	20	16	—	—	—
Oppertorpedomaker	4	4	5	4	—
Torpedomaker-majoor	14	14	16	12	—
Sergeant-torpedomaker	83	87	90	83	—
Korporaal- "	73	73	86	75	—
Matroos "	5	5	—	—	—
Oppertorpedist	4	4	4	4	—
Torpedist-majoor	23	24	31	28	—
Sergeant-torpedist	34	37	36	34	—

1) Gedeeltelijk in opleiding.
2) In opleiding.

Rangen en Qualiteiten.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1905.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1906.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1907 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit
Korporaal-torpedist	54	67	67	57	
Torpedist der 1ste klasse	12	5	5	—	
Hoofdmachinist	69	55	45	57	
Machinist	101	114	115	152	
Adjunct-machinist	62	67	43	76	
Adspirant- „	74	71	—	—	
Stoker-majoor	20	24	41	34	
Sergeant-stoker	44	38	60	102	
Korporaal stoker der 1ste klasse	51	54	135	127	
„ „ „ 2de „	224	203	219	247	
Stoker-olieman	68	121	83	92	
Stoker der 1ste klasse	469	431	215	269	
„ „ 2de „ (hulpstoker)	450	405	275	260	
Adjudant-onderofficier der mariniers	3	3	3	1	
Sergeant-majoor	14	14	18	9	
Sergeant	105	105	73	39	
Korporaal	168	168	153	103	
Marinier der 1ste klasse	513	528			
„ „ 2de „	537	517	1543	1509	
„ „ 3de „	464	431			
Sergeant-tamboer	1	1	1	1	
„ hoornblazer	1	1	—	—	
Korporaal-tamboer	3	3	3	2	
Tamboer der 1ste klasse	29	31			
„ „ 2de „	22	23	55	51	
„ „ 3de „	39	36			
Sergeant- of korporaal-pijper	1	1	1	1	
Pijper der 1ste klasse	8	8			
„ „ 2de „	6	6	29	24	
„ „ 3de „	17	18			
Adjudant-onderofficier-schrijver	2	2	—	—	
Sergeant-majoor-schrijver	2	2	—	—	
Sergeant-schrijver	2	2	—	—	
Korporaal „	3	3	—	—	
Fourier „	8	8	—	—	
Meester-geweermaker	3	3	—	—	
„ kleermaker	1	1	—	—	
Hoofdmagazijnknecht	1	1	—	—	

Rangen en Qualiteiten.		Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1905.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1906.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1907 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Januari 1906.
Magazijnknecht		3	3	—	—	—
Marine-Reserve.	Luitenant ter zee der 1ste klasse	9	9	—	5	—
	" " " " 2de "	24	28	—	33	—
	Adelborst der 1ste klasse . . .	45	43	—	39	—
	Buitengewoon adelborst . . .	38	38	—	36	—
	Matroos der 1ste klasse . . .	181	52	—	100	—
	" " 2de " . . .	61	50	—	60	—
	Torpedist der 1ste klasse . . .	11	5	—	5	—
	" " 2de " . . .	6	2	—	5	—
	Hoofdmachinist.	—	1	—	2	—
	Machinist	27	23	—	54	3
	Adjunct-machinist.	110	106	—	75	1
	Leerling-machinist	53	114	—	125	—
	Sergeant-stoker	2	3	—	3	—
	Korporaal- " 1ste en 2de klasse	8	6	—	12	—
	Stoker-olieman / Stoker der 1ste klasse	26	18	—	25	—
	" " 2de "	11	9	—	12	—
	Totaal . . .	—	—	8409	9825	52

Om het bestaande materieel in oorlogstijd van het benoodigde aantal kanonniers te kunnen voorzien, zijn benoodigd:

321 kanonniers der 1ste klasse,
265 " " 2de " .

Op den 1sten Januari 1906 waren aanwezig:

391 kanonniers der 1ste klasse,
368 " " 2de "

Bijlage U.

BEKNOPT VERSLAG BETREFFENDE DEN GEZONDHEIDSTOESTAND DER NEDERLANDSCHE ZEEMACHT GEDURENDE HET JAAR 1905.

Bij de beschouwing van den gezondheidstoestand der Kon. Marine gedurende het jaar 1905 komen de navolgende takken van dienst in aanmerking:

I. *Schepen bestemd voor binnenlandschen dienst.*

Op de vloot binnenslands waren op 1 Januari 1905 onde behandeling gebleven 75 lijders; gedurende dat jaar kwame daarbij 4060 nieuwe ziektegevallen, zoodat in het geheel 413 personen onder behandeling zijn gekomen.

De gemiddelde sterkte der bemanning bij dit gedeelte de Zeemacht nu bedroeg 4211 met inbegrip van de Zeemilitie e na reductie van den diensttijd tot een geheel jaar, zoodat he ziekte-cijfer 96,4 procent van de sterkte bedroeg.

Van deze 4135 zieken herstelden aan boord 2803, werde geëvacueerd naar verschillende ziekeninrichtingen 1243, ove leden aan boord 10 en in de hospitalen of eigen woning 1 terwijl op 1 Januari 1906 nog 79 lijders onder behandelin bleven.

Aan boord overleden ten gevolge van:

Anaemia	1
Broncho pneumonie	1
Combustio	1
Gastritis carcinomatosa	1
Peritonitis	1
Paralysis cordis	2
Submersio	3
Totaal	10

In de hospitalen aan:

Atheroma	1
Apoplexia	2
Febris typhoidea	1
Miliair tuberculosis	2
Meningitis cerebralis	1
Pachymeningitis cerebro-spin. luctica	1
Pneumonia crouposa	1
Peritonitis purulenta post appendicit	1
Tuberculosis pulmonum	2
Totaal	12

De sterfte bij dit gedeelte der Zeemacht bedroeg 22, uit makende 0,52 procent van de sterkte.

Behalve de 75 van het vorige jaar overgebleven zieken werden behandeld wegens:

Endemische ziekten	103
Epidemische ziekten	56
Sporadische ziekten . . . . , . .	1584
Verwondingen en accidenten . . .	904
Chirurgische ziekten	518
Oogziekten	98
Venerische ziekten	589
Koortsvrije huidziekten	208
Totaal	4060

II. *Mariniers in de garnizoenen.*

Van de niet ingescheepte mariniers bleven op den 1sten Januari 1905, 11 lijders onder behandeling.

In den loop van dat jaar zijn daarbij 570 nieuwe ziektegevallen onder behandeling gekomen, uitmakende 86,2 procent van de sterkte, groot 661 koppen.

Van deze 581 herstelden in de kazernes 295, werden geevacueerd 271 en bleven op 1 Januari 1906 nog 14 lijders onder behandeling.

Sterfgevallen kwamen bij dezen tak van dienst in 2 gevallen voor.

In de kazerne overleed ten gevolge van:

Suicidium	1
Totaal	1

en in het Hospitaal aan:

Tuberculosis	1
Totaal	1

De sterfte bedroeg dus 2 uitmakende 0.30 procent van de sterkte.

Behandeld werden wegens:

Endemische ziekten	18
Epidemische ziekten	20
Sporadische ziekten	182
Verwondingen en accidenten . . .	78
Chirurgische ziekten	81
Oogziekten	11
Venerische ziekten	137
Koortsvrije huidziekten	43
Totaal	570

V. *Overzicht van den geneeskundigen buitendienst bij de zeemacht.*

Bleven onder behandeling op 1 Januari 1905.	NAMEN DER PLAATSEN.	Onder behandeling gekomen.	Hersteld.	Geëvacueerd.	Overleden.	Bleven onder behandeling op 1 Januari 1906.
213	Willemsoord	2 689	2 735	1	29	137
81	Amsterdam	813	804	36	10	44
24	Hellevoetsluis	365	349	2	4	34
15	Rotterdam	162	146	13	1	17
"	Leiden	8	6	1	1	"
12	Vlissingen	104	96	3	1	16
345	Totaal . .	4 141	4 136	56	46	248

VI. *Schepen in West-Indië gestationneerd.*

Op den oorlogsbodem in West-Indië gestationneerd bleven op 1 Januari 1905 9 zieken onder behandeling.

In den loop van dat jaar zijn 434 ziektegevallen onder geneeskundige behandeling gekomen, uitmakende 151,2 procent van de sterkte, groot 287 koppen.

Van deze 434 lijders herstelden aan boord 399, werden 33 geëvacueerd en bleven op 1 Januari 1906 nog 11 onder behandeling.

Onder de bemanning van dezen bodem hadden geen sterfgevallen plaats.

Onder behandeling kwamen wegens:

Epidemische ziekten	3
Sporadische ziekten	211
Verwondingen en accidenten . . .	42
Chirurgische ziekten	39
Oogziekten	5
Venerische ziekten	98
Koortsvrije huidziekten	36
Totaal . . .	434

VII. *Schepen in Oost-Indië gestationneerd.*

A. Europeanen.

Van de Europeesche bemanning bleven op 1 Januari 1905 132 lijders onder behandeling, terwijl in den loop van dat jaar 4288 nieuwe ziektegevallen bijkwamen, uitmakende 154,91 procent van de sterkte, groot 2768 koppen.

Van de onder behandeling gekomenen herstelden aan boord 3480, werden geëvacueerd 820, overleden aan boord 7 en van

de naar de hospitalen geëvacueerden 8, terwijl op 1 Januari 1906
nog 113 onder behandeling bleven.

Onder behandeling gekomen wegens:

Endemische ziekten	474
Epidemische ziekten	11
Sporadische ziekten	1389
Verwondingen en accidenten	695
Chirurgische ziekten	609
Oogziekten	43
Venerische ziekten	976
Koortsvrije huidziekten	91
Totaal	4288

De aan boord overledenen zijn gestorven aan:

Febris typhoida	1
Malaria tropica	1
Submersio	1
Vulnus sclopetorum	4
Totaal	7

In de hospitalen of particuliere inrichtingen aan:

Aneurysma aortae	1
Febris typhoidea	2
Febris intermittens	1
Malaria tropica	2
Peritonitis	1
Vulnus sclopetorum	1
Totaal	8

De sterfte bedroeg dus 15, uitmakende 0,54 procent van d
sterkte.

B. Inlanders.

Van de Aziatische schepelingen bleven op 1 Januari 190
onder behandeling 33 lijders.

In den loop van dat jaar zijn onder behandeling gekome
1263, uitmakende 112,07 procent van de sterkte, groot 1127 koppe

Onder behandeling kwamen wegens:

Endemische ziekten	207
Epidemische ziekten	5
Sporadische ziekten	261
Verwondingen en accidenten	169
Chirurgische ziekten	115
Oogziekten	31
Venerische ziekten	368
Koortsvrije huidziekten	44
Totaal	1263

Aan boord overleden aan:

Febris typhoidea	1
Submersio	1
Totaal	2

In de hospitalen aan:

Beri-beri	1
Cirrhosis hepatis	1
Enteritis	1
Febris typhoidea	2
Malaria tropica	1
Myocarditis	1
Peritonitis	1
Suicidium	1
Totaal	9

Het aantal overledenen bedroeg dus 11, zijnde 0,98 procent van de sterkte, groot 1127 koppen.

Uit de voorgaande opgaven wordt het volgend beknopt overzicht verkregen:

Verschillende diensten.	Sterktecijfer.	Aantal zieken.	Percentsgewijze verhouding tot de sterkte.	Aantal overledenen.	Percentsgewijze verhouding tot de sterkte.
Schepen binnengaats	4211	4060	96,4	22	0,52
Mariniers in de garnizoenen	661	570	86,2	2	0,30
Geneeskundige buitendienst	"	4141	"	46	"
Geneeskundige dienst bij 's Rijks werven	2326	verwondingen: 342	14,7	1	0,04
Schepen bestemd voor buitenlandschen dienst	473	503	106,3	5	1,06
Schepen in W.-I. gestationneerd	287	434	151,2	"	"
Schepen in O.-I. gestationneerd:					
a. Europeanen	2768	4288	154,91	15	0,54
b. Inlanders	1127	1263	112,07	11	0,98

Eene vergelijking van de eindcijfers van het voorliggend rapport met die van het vorige jaar leert, dat geen belangrijke verschillen te constateeren vallen, waarbij nog in 't oog gehouden moet worden, dat toevallige omstandigheden bij de kleine sterktecijfers tot betrekkelijk groote verschillen in de procentsverhoudingen aanleiding kunnen geven.

De bemanning der vloot bleef van cholera en gele koorts verschoond.

Over het algemeen was de gezondheidstoestand, in vergelijking met voorafgaande jaren, niet onbevredigend.

Bijlage IV.

OPGAAF DER SOMMEN BESTEED VOOR SCHEPEN IN AANBOUW, IN DIENST EN BUITEN DIENST, GEDURENDE HET JAAR 1905, VOLGENS DE [cut off] GEHOUDEN LIVRETTEN.

NAMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in guldens.
IN AANBOUW.	
Marten Harpertsz. Tromp	2 081 011,32^5
Jacob van Heemskerck .	269 298,22^5
Michiel Gardeyn. . . .	30 823,61^5
Christiaan Cornelis. . .	30 718,65
Willem Warmont . . .	30 756,99
Johan van Brakel . . .	394,07
Jan Daniëlsz. van de Rijn	374,82
G^5.	2 997,93
G^6.	2 833,68
G^7.	2 832,38
G^8.	2 750,68

NAMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in guldens.	
	Romp.	Verbruiks-artikelen.
IN DIENST.		
Pantserschepen:		
Evertsen . . .	11 816,64	36 658,40^5
Kortenaer . . .	9 640,34^5	105 074,76
Piet Hein . . .	27 888,70	24 849,70
Koningin Regentes	59 530,45^5	4 198,35^5
De Ruyter . . .	10 343,24^5	22 458 30^5
Hertog Hendrik .	9 217,26^5	5 779,45
Pantserd.schepen:		
Kon. Wilhelmina der Nederlanden	1 243,35^5	20 434,43
Holland	10 156,50^5	3 299,92^5
Zeeland	6 547,00^5	38 119,32
Friesland . . .	4 177,92^5	38 499,03^5
Utrecht	4 644,07	38 594,94
Gelderland . . .	107 685,57^5	38 213,56^5
Noordbrabant . .	8 524,13	42 952,55

NAMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in g…	
	Romp.	V…
Monitors:		
Reinier Claeszen	12 102,12^5	2…
Heiligerlee . .	6 327,97^5	24…
Riviervaartuigen:		
Isala.	966,83	3…
Merva	900,84^5	4…
Korvet:		
Sommelsdijk . .	313,82^5	
Kanonneerbooten:		
Balder	97,11	
Bulgia	452,53^5	11…
Dufa	6 442,36	12…
Hefring. . . .	497,93	
Njord	"	
Wodan	"	
Vischtorp.booten:		
Ardjoeno . . .	393,32	1…
Goentoer . . .	24,73	
Habang. . . .	703,00	
Idjen.	5 229,11^5	1…
Cycloop. . . .	908,78^5	7…
Empong . . .	2,10	
Foka.	302,09^5	7…
Pangrango. . .	"	
Rindjani . . .	625,62^5	
Smeroe	72,20	
Tangka	82,24	
Wajang. . . .	16,60	
Johan van Brakel	536,42	8…
Jan Daniëlszoon van de Rijn	528,66	4…
Meyndert Jentjes	425,91^5	

AMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in guldens. Romp.	Verbruiks-artikelen.
m		
Willemsze	1 837,58	6 027,67
el Gardeyn .	28,12^5	186,93^5
tiaan Cornelis	"	67,63^5
m Warmont	"	67,43^5
Haringh . .	79,72	858,47
r Leynsen .	16,45	19 164,61
Hobein . .	"	217,09
ge torp.boot.:		
msterdam .	"	3,77
illemsoord .	199,32	"
ellevoetsluis	267,67^5	924,26^5
ievaartuigen:		
ond. . . .	10 365,68^5	22 574,90^5
s	176,05^5	294,82
.vaartuigen:		
ia	2 276,82^5	3 352,33
a	168,48	35,35
. . . . .	91,62	387,64
. . . . .	2 626,41	8 445,16
k	146,93	1 354,00^5
. . . . .	706,76	"
na	6 740,22	60 210,59
wer. . . .	33,10	6,44
Speyk. . .	1 368,85	9 454,38
. . . . .	244,85	2 782,27^5
ix	859,53^5	16 980,00
aan. . . .	1 615,02	2 683,38
tel	101,53^5	2 626,35^5
ire	"	949,41^5
ilus. . . .	12 717,95^5	43 784,23
Galen . . .	2 392,99	23 940,98^5
l	1 441,76	12 603,77^5
x	35,48	473,89^5
r	563,79^5	1 575,49^5
16	39,90	"
. . . . .	254,44^5	1 991,96^5
3.	"	1 937,89
htschepen:		
iraal van Wassenaer	16 822,22^5	26 050,73

NAMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in guldens. Romp.	Verbruiks-artikelen.
Adolf Hertog van Nassau	1 991,14	12 685,38^5
Logem.schepen:		
Neptunus . . .	388,62	2 836,81^5
Het Loo . . .	81,65	10,278,17^5
Heldin	160,36^5	4 106,93^5
Stoombarkassen en stoomsloepen:		
Dir. Amsterdam.	14,30	298,54^5
" Willemsoord.	897,23^5	"
" Hellevoetsluis	925,83^5	1 121,99
Diversen . . .	5 847,28	11 998,37
BUITEN DIENST.		
Pantserschepen:		
Evertsen . . .	8 923,98	361,42
Piet Hein . . .	16 580,03^5	14 600,56^5
Schorpioen . .	719,46	
Stier.	1 058,67^5	5 162,74^5
Pantserd.schepen:		
Kon. Wilhelmina d. Nederlanden	348 302,26	82 837,61^5
Friesland . . .	79 740,75	79 941,95^5
Utrecht. . . .	407,11^5	
Gelderland. . .	2 606,72^5	
Noordbrabant .	2 599,61^5	
Monitors:		
Draak	3 246,93	19 107,37
Matador . . .	4 965,83^5	19 341,37^5
Bloedhond. . .	2 004,36^5	
Luipaard . . .	1 891,70^5	6 439,12
Wesp	416,11^5	
Haai.	205,23	
Hyena	278,81	
Panter	383,27^5	
Cerberus . . .	204,82	
Krokodil . . .	1 283,18	

NAMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in guldens.	
	Romp.	Verbruiks-artikelen.
Riviervaartuigen:		
Mosa	15 475,84	462,76^{5}
Rhenus	352,79^{5}	315,82^{5}
Fregatten:		
Atjeh.		12,25
Koningin Emma d. Nederlanden		96,80
Korvet:		
Sommelsdijk . .	4 260,73	1 446,77
Schoener:		
Suriname . . .	325,51^{5}	
Kanonneerbooten:		
Balder	2 640,04^{5}	2 985,36
Braga	184,55^{5}	197,31^{5}
Freyr	1 264,85	466,26
Hadda	1 187,80	
Hefring	10 747,33^{5}	3 112,97
Heimdall . . .	203,83	
Njord.	1 845,13^{5}	2 114,72^{5}
Thor	538,04^{5}	
Tyr	441,65^{5}	163,29
Ulfr	509,20	
Vali	297,96	394,90
Vidar.	213,69^{5}	
Wodan	482,89	
Bever	682,32^{5}	134,15^{5}
Dog	446,07^{5}	
Hydra	450,94^{5}	
No. 3.	2 171,38	
Vischtorp.booten:		
Ardjoeno . . .	2 702,31^{5}	
Batok	2 983,79^{5}	9 465,54^{5}
Dempo	1 051,50^{5}	
Goentoer . . .	623,23^{5}	154,84
Habang	3 732,45	7 183,20
Idjen	11 834,69^{5}	139,77^{5}
Cycloop	1 048,28^{5}	
Empong. . . .	4 562,79	1 331,27^{5}
Foka	1 269,17^{5}	
Krakatau . . .	123,51^{5}	
Lamongan . . .	123,07^{5}	6 417,37

NAMEN DER SCHEPEN.	Bedrag in guld	
	Romp.	Verbr artik
Makjan	185,91^{5}	6 46
Nobo.	99,22^{5}	5 83
Etna.	420,85	7 60
Hekla	447,14^{5}	4 52
Ophir	2 062,44^{5}	1 39
Pangrango. . .	2 076,31	1 27
Rindjani . . .	2 820,69^{5}	1 10
Smeroe. . . .	1 821,02	81
Tangka. . . .	1 394,97^{5}	86
Wajang. . . .	866,33	1 02
Johan van Brakel	476,92^{5}	7
Jan Daniëlszoon van de Rijn	734,06	6
Meyndert Jentjes	971,96	95
Willem Warmont	73,48	
XV		6
XVI.		23
Jan Haringh. .	2 269,37	15 75
Jasper Leynsen.	1 904,62^{5}	1 22
Jacob Hobeyn .	1 666,29	6 27
Overige torp.boot.:		
Dir. Willemsoord.	224,25	
„ Hellevoetsluis	756,71^{5}	
Politievaartuigen:		
Dolfijn	6 633,56^{5}	1 63
Argus	1 758,72^{5}	1 08
Instr.vaartuigen:		
Aruba	27,20	
Ever	2 928,86	1 98
Havik	158,09^{5}	
Sperwer . . .	2 127,44^{5}	1 03
Bonaire. . . .	114,25^{5}	1 01
Nautilus . . .		
Pollux	10 122,52^{5}	7 67
Das	1 247,17^{5}	
Logem.schepen:		
Neptunus . . .	4 211,42	14 48
Stoombarkassen en stoomsloepen:		
Dir. Amsterdam.	2 766,83^{5}	39
„ Willemsoord	6 439,74	
„ Hellevoetsluis	642,69	2

VERHOOGING VAN HET VIde HOOFDSTUK DER STAATS BEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1906.

ONTWERP VAN WET.

Art. 1. Art. 18 van het VIde hoofdstuk der begrooting van Staatsuitgaven voor 1906 (*Departement van Marine*),

„Aanbouw van schepen en vaartuigen door particulieren; kosten van vervoer, beproeving, conservatie, keuring en toezicht",

wordt verhoogd met *vierhonderd zeven en dertig duizend gulden* (f 437 000).

Art. 2. Tengevolge van voorschreven verhooging worden het totaal der IIde Afdeeling van genoemde begrooting en het eindcijfer van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 1906 verhoogd met *vierhonderd zeven en dertig duizend gulden* (f 437 000).

UITTREKSEL UIT DE MEMORIE VAN TOELICHTING.

Bij de Marinebegrooting voor het dienstjaar 1904 werd op art. 18 een bedrag van f 1000 aangevraagd, ten einde den Staten-Generaal de gelegenheid aan te bieden, eene beslissing te nemen ten aanzien van de aanschaffing eener onderzeesche boot. Door het toestaan van dat bedrag beslisten de Staten-Generaal derhalve in beginsel, dat het voor den aankoop van dat vaartuig benoodigde bedrag ter beschikking van de Regeering zou worden gesteld, nadat de onderzeesche boot aan de gestelde eischen zou hebben voldaan.

Nu de beproeving met goed gevolg heeft plaats gehad, is het tijdstip aangebroken om voor de beschikbaarstelling van het voor den aankoop en verdere kosten benoodigde bedrag de medewerking van de Staten-Generaal in te roepen, waartoe strekt bijgaand wetsontwerp tot verhooging van art. 18 van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1906 (Departement van Marine).

Met betrekking tot de onderzeesche boot vermeent ondergeteekende voorts in herinnering te mogen brengen hetgeen bij de behandeling der Staatsbegrooting, VIde hoofdstuk, voor de dienstjaren 1904, 1905 en 1906 in de Tweede Kamer der Staten-Generaal is medegedeeld.

Van het omtrent de beproeving uitgebrachte rapport is een afschrift aan deze Memorie toegevoegd.

Op grond van het daarin uitgesproken oordeel komt de onderzeeboot in aanmerking om te worden overgenomen door

den Staat. Het aangevraagde bedrag dient om daaruit te ve antwoorden:

den overeengekomen prijs van de boot. . . .	f 430 00
de nog te maken kosten voor onderricht aan de aan te wijzen bemanning, nadat de boot overgenomen zal zijn	7 00
Totaal . . .	f 437 00

De kosten der beproeving, zijnde de huur van een sleepboo ten dienste der commissie, alsmede verdere kosten der commissi zijn op de gewone wijze uit de begrootingen voor 1905 e 1906 gekweten.

Ter toelichting van de bovengenoemde som van f 700 diene, dat de fabrinant van het vaartuig zich bereid verklaar heeft het noodige onderricht aan de aan te wijzen bemanning uit marinepersoneel bestaande, te doen verstrekken door he personeel zijner maatschappij, dat gedurende de beproevinge de boot behandeld heeft; de kosten van het onderricht, waar voor door den fabrikant eene rekening ingediend zal worden zijn geraamd op f 7000.

In verband met hetgeen door den ondergeteekende wer medegedeeld in de Avondvergadering van de Tweede Kame der Staten-Generaal van 15 December 1905, wenscht hij aan gaande de door hem ontworpen regeling van het personeel de Zeemacht, dat voor den dienst der onderzeeboot zal worde bestemd, het volgende mede te deelen.

Het personeel zal worden getrokken uit de bestaand korpsen der zeemacht en samengesteld, voor zooveel mogelijk uit personen die zich daartoe vrijwillig aanmelden.

Allen zullen moeten voldoen aan de strengste eischen va physieke geschiktheid, terwijl zoowel voor officieren als voor d overige bemanning bepaalde leeftijdsgrenzen zullen worde gesteld.

Wat de financieele positie van het personeel, voor de onderzeedienst bestemd, aangaat, stelt de ondergeteekende zic voor, om in den geest als hieronder aangegeven, t. z. t. ee voorstel aan Hare Majesteit de Koningin te doen.

Het personeel van den onderzeedienst geniet een jaarlijksch (c. q. maandelijksche) vaste toelage, naarmate van den door de betrokkene bekleeden rang en buitendien eene zoogenaamd onderwatertoelage, die berekend zal worden naar het aanta uren, dat de boot in geheel ondergedompelden toestand heef gevaren; dezen tijd te berekenen door samenvoeging van de tijdsduur van alle onderdompelingen, die 15 minuten of lange hebben geduurd.

Voor het personeel, dat na de overname van het onde zeesche vaartuig voor het eerst bij den onderzeeschen dien wordt geplaatst — waarbij de duur dier bestemming voor d

officieren, machinisten en sergeant-onderofficieren in den regel op 3 en voor de korporaals en minderen op 2 jaren wordt gesteld — wenscht de ondergeteekende echter het bedrag der vaste toelage met de helft te vermeerderen, terwijl hij het wenschelijk acht om gedurende het tijdperk van studie en beproeving der boot, dus in de eerste maanden na de overname daarvan door het Rijk, de onderwatertoelage per uur viervoudig te berekenen en bij die berekening alle onderdompelingen te laten gelden die langer dan 5 minuten hebben geduurd. Voor het geval dat een opvarende het leven mocht verliezen ten gevolge van diensten, rechtstreeks betrekking hebbende op de bijzondere bestemming en inrichting van het vaartuig, stelt de ondergeteekende zich voor, de aanbieding te bevorderen van een wetsontwerp, waarbij aan de nabestaanden wier kostwinner hij was, jaarlijks een bedrag worde uitgekeerd, gelijk staande met het standpensioen van den overledene voor den door hem bekleeden rang, zonder eenige verhooging. Door de weduwe wordt dan natuurlijk bovendien het Rijks-weduwenpensioen genoten.

De vaste toelagen en de onderwater-toelagen wenscht de ondergeteekende voorloopig vast te stellen op de navolgende bedragen:

RANGEN.	Vaste toelage:				Onderwater-toelage:	
	gedurende de eerste detacheering na de overname.		na afloop van den eersten termijn van detacheering.		per uur, na afloop van den tijd van studie en beproeving.	per uur, gedurende het tijdperk van studie en beproeving.
Officieren	f 300,00	per jaar.	f 200,00	per jaar.	f 5,00	f 20,00
Machinisten	225,00		150,00		3,00	12,00
Onderofficieren (rang van sergeant) . .	12,00	per maand.	8,00	per maand.	2,00	8,00
Onderofficieren (rang van korporaal) . .	9,00		6,00		1,50	6,00
Mindere schepelingen	7,50		5.00		1,00	4,00

De bemanning voor een onderzeesche boot, als thans aangebouwd door de Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, wordt gerekend te moeten bestaan uit:

1 officier-commandant,
1 machinist,
2 electriciens (sergeant-monteurs),
1 sergeant-torpedomaker,

1 sergeant-torpedist,
1 korporaal-stoker of stoker 1ste klasse (bekwaam werkman),
1 mindere schepeling (matroos-torpedist).

Het ligt in het voornemen van den ondergeteekende om, zoodra mogelijk na de overname der boot, zoo mogelijk een dubbele bootsbemanning voor den onderzeeschen dienst te doen opleiden terwijl hij het aantal officieren voor dien dienst op 3 à 4 wenscht te brengen. Een overzicht van de meerdere onkosten voor het personeel der zeemacht, voortvloeiende uit de instelling van dezen nieuwen tak van dienst, moge hieronder eene plaats vinden.

Aannemende dat, zoowel gedurende het eerste tijdperk, dat van studie en beproeving — hetwelk ondergeteekende meent te mogen stellen op ± 4 maanden — als later in gewonen dienst, gedurende de oefeningen per maand gemiddelde 10 duikuren zullen worden verkregen, dan zullen die meerdere onkosten bedragen, per maand:

1°. Gedurende de eerste 4 maanden na de overname, zijnde het tijdperk van studie en beproeving, ± f 2000.

2°. Gedurende den overigen tijd van den termijn van detacheering van het eerste voor den onderzeeschen dienst bestemde personeel ± f 600.

3°. Na afloop van den termijn van detacheering van het eerste voor den onderzeeschen dienst bestemde personeel ± f 500.

VERSLAG.

Bij het afdeelingsonderzoek verklaarden enkele leden, dat zij, nu de Minister door het zonder tegenspraak verwijzen naar de meening van zijn ambtsvoorganger, dat aanschaffing van onderzeesche torpedobooten geen invloed zal kunnen uitoefenen op de sterkte van het noodig geachte grootere materieel, blijkbaar die meening onderschrijft, hunne stem niet aan het wetsontwerp zullen kunnen geven.

Door vele anderen werd hiertegenover opgemerkt, dat de Staten-Generaal na hun votum van 1904 moeilijk kunnen weigeren, nu de onderzeesche boot aan de gestelde eischen heeft voldaan, het voor den aankoop daarvan benoodigde bedrag beschikbaar te stellen. Maar ook afgezien van deze overweging, vond het voornemen tot aanschaffing van de boot vrij algemeen bijval. Sommige leden wezen daarbij op de uitkomsten met dergelijke booten verkregen bij de in het voorjaar van dit jaar door de Fransche marine gehouden oefeningen; bij gelegenheid van de toen op de havens van Bizerta, Toulon en Marseille ondernomen aanvallen, werden van de 44 groote schepen, waaruit de vloot bestond, 20 door torpedo's uit onderzeesche booten

getroffen, waarvan 6 meer dan eenmaal. Zij meenden daaruit te mogen afleiden, dat de onderzeevaart wellicht eene groote toekomst tegemoet gaat.

Blijkens de Memorie van Toelichting betreffende het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 1904 heeft de Staat zich uitdrukkelijk het recht voorbehouden, later zelf te maken of door anderen te doen maken soortgelijke of gewijzigde booten, zonder tot eenige verdere uitkeering aan de Maatschappij „de Schelde" of de Electric Boat Co. verplicht te zijn. Men zou nu gaarne met stelligheid vernemen, of de Regeering voor verderen aanbouw geheel onafhankelijk is van het buitenland en of zij de zekerheid heeft, dat bij het ontstaan van gebreken aan de boot, die hier te lande zullen kunnen worden hersteld zonder de hulp van de Electric Boat Co. in te roepen of bij haar bestellingen voor onderdeelen te moeten doen.

Nadere inlichtingen werden gevraagd met betrekking tot hetgeen in de Memorie van Toelichting is medegedeeld naar aanleiding van de nog te maken kosten, ten bedrage van f 7000, voor onderricht aan de aan te wijzen bemanning, nadat de boot zal zijn overgenomen. De Minister schreef dienaangaande, „dat de fabrikant van het vaartuig zich bereid verklaard heeft het noodige onderricht aan de aan te wijzen bemanning, uit marinepersoneel bestaande, te doen verstrekken door het personeel zijner maatschappij, dat gedurende de beproevingen de boot behandeld heeft". Men meende te weten, dat de beproevingen waren geleid door den luitenant ter zee op non-activiteit P. Koster en dat deze bijzonder bekwame officier, die 's Rijks dienst voor een anderen werkkring gaat verlaten, had aangeboden eene bemanning, uit het marinepersoneel bestaande, te vormen en te oefenen, op dezelfde wijze als hij dat gedaan had met het personeel van de Koninklijke Maatschappij „de Schelde". Het feit dat thans geld wordt aangevraagd om de nieuwe bemanning te doen onderrichten door personeel van deze Maatschappij, scheen te moeten doen twijfelen, of hetgeen men omtrent het aanbod van den heer Koster had vernomen, wel juist was. Zoo niet, dan meende men er den minister eene ernstige grief van te moeten maken, dat hij dezen genoemden officier niet ten minste zoolang had weten te behouden totdat de noodige oefening had plaats gehad. De opmerking werd hieraan vastgeknoopt, dat alle moeilijkheid wellicht zou zijn voorkomen, indien de Regeering meer spoed had betracht en aanstonds na de beproeving maatregelen had genomen om de boot over te nemen en van bemanning te voorzien.

De ontslagaanvrage van den heer Koster, die de aangewezen man scheen om den onderzeeschen dienst bij de Koninklijke marine tot eene groote hoogte op te voeren, werd algemeen betreurd en men hoopte, dat er een middel mocht worden gevonden om althans in tijd van nood, de bijzondere gaven van dezen officier voor het vaderland te behouden.

Enkele leden vroegen, naar aanleiding van deze ontslag-

aanvrage, of het niet mogelijk is, officieren, die zich voor dergelijke speciale diensten voorbereiden, eene verbintenis te doen aangaan, die diensten gedurende een bepaalden tijd te bewijzen.

Door anderen werd opgemerkt, dat het bepaalde bij art. 30 der Bevorderingswet voor de zeemacht 1902 eene dergelijke verkorting van het recht om ontslag uit den dienst te verzoeken niet schijnt toe te laten. Het aantal speciale diensten bij de marine is niet gering; men heeft die zoowel bij het torpedowezen en bij de artillerie als bij de opleiding. Thans wordt in die diensten voorzien door aanwijzing van de daarvoor het meest geschikt geachte officieren Zou men evenwel de bezwarende voorwaarde stellen, dat de in die diensten te plaatsen officieren hunne bij de wet gewaarborgde vrijheid tot ontslagname prijs geven, dan zou het stelsel van aanwijzing van den meest geschikte moeten vervallen en zou moeten worden gevraagd, welke officieren bereid zijn. Dit zou echter stellig niet in 's lands belang zijn. Immers, gesteld al dat zich altijd officieren aanboden, dan zou toch elke waarborg ontbreken, dat zich daaronder ook de meest geschikt geachte zou bevinden.

In het geval, dat zich thans voordoet, zag men eene ernstige vingerwijzing, van hoe groot belang het is, dat de opleiding thans niet moet beperkt blijven tot één commandant en ééne bemanning. Bij de keuze van de op te leiden officieren achtte men het voorts van het hoogste belang, dat te rade worde gegaan met hem, die met de opleiding belast wordt. Deze officieren toch zullen op hunne beurt ook weder als opleiders hebben op te treden; zij moeten dus uitstekende geschiktheid hebben om het vak te leeren, en degeen, die het best over het al dan niet bestaan van die geschiktheid kan oordeelen, is hij, die met het vak het meest vertrouwd is. Ook bij de aanwijzing van de bemanning voor de onderzeesche boot, behoort, meende men, met de meeste omzichtigheid te worden te werk gegaan, opdat voor dezen dienst, waar alles afhangt van goede samenwerking, mannen worden aangewezen, die goed bij elkander passen.

De mededeeling in de Memorie van Toelichting, dat het personeel, voor zooveel mogelijk, zal worden samengesteld uit personen, die zich daartoe vrijwillig aanmelden, gaf aanleiding tot verschil van gevoelen. Enkele leden meenden, dat met het oog op de buitengewoon groote gevaren, aan den onderzeedienst verbonden, voor dezen dienst in geen geval anderen dan vrijwilligers mogen worden aangewezen. Anderen kwamen hiertegen op. Zoolang het oefeningen en proefnemingen betrof, behoorde niemand te kunnen worden gedwongen, daaraan deel te nemen; maar, zoodra een korps onderzeetorpedisten zou zijn gevormd, behoorden alle schepelingen daartoe te kunnen worden aangewezen; alleen zou, gelijk trouwens de Regeering voornemens is, door het aanbieden van financieele voordeelen de dienst bij het korps aanlokkelijk kunnen worden gemaakt. Sommige leden

betwijfelden overigens, of de dienst op onderzeesche booten inderdaad meer gevaar oplevert dan die op gewone torpedobooten – men dacht bijvoorbeeld aan het varen met gedekte lichten –, of het deelnemen aan krijgsverrichtingen ter zee aan boord van gepantserde schepen en kruisers.

In dit verband werd ook gevraagd, of de toelagen, welke de Minister aan het personeel van den onderzeedienst toedenkt, samenhangen met de vrees voor grooter gevaar dan bij andere diensten. Uit het feit, dat zoowel de vaste toelage als de onderwatertoelage gedurende den eersten tijd na de overname van de boot aanzienlijk hooger is berekend dan later, scheen een bevestigend antwoord op die vraag te moeten worden afgeleid. De verklaring van 's Ministers ambtsvoorganger, niet te gelooven, dat er bij onze marine menschen zullen zijn, die het gevaar om de proeftochten mede te maken groot achten, zoowel als de omstandigheid, dat het bedrag van de toelagen verband houdt met den door den betrokkene bekleeden rang, deed eerder overhellen tot de meening, dat in de toelage eene premie voor meerdere bekwaamheid moet worden gezien. Men wenschte, zoo mogelijk, te worden ingelicht, of bij andere zeemachten, welke onderzeesche booten gebruiken, eveneens toelagen voor den dienst op die vaartuigen worden toegekend, en, zoo ja, hoe daar die toelagen zijn geregeld.

In het vertrouwen, dat de Regeering bereid zal zijn, de gestelde vragen en de gemaakte opmerkingen vóór den aanvang der openbare beraadslaging over het voorstel, en dus schriftelijk, te beantwoorden, is de Commissie van Rapporteurs van oordeel, dat door de gewisselde stukken en de mededeeling van het bovenstaande die beraadslaging genoegzaam is voorbereid.

Aldus vastgesteld den 16den October 1906.

DOLK.
RUYS DE BEERENBROUCK.
VAN WASSENAER VAN CATWIJCK.
JANSEN.
VAN KARNEBEEK.

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG.

Naar aanleiding van het gestelde in het slot van het Eindverslag op het wetsontwerp tot verhooging van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1906 (105 n°. 5 der Gedrukte Stukken), heeft ondergeteekende de eer het volgende te doen dienen.

Hij acht de beteekenis van onderzeesche torpedobooten voor den zee-oorlog in de toekomst nog niet zoodanig vaststaande, dat eenige gevolgtrekking zoude kunnen worden gemaakt aan-

gaande den invloed, dien hare aanschaffing op het noodig geachte materieel zal kunnen uitoefenen.

Dat er door hem groote prijs op wordt gesteld, een dergelijk vaartuig bij onze zeemacht te bezitten, vindt voornamelijk daarin zijn grond, dat dit bezit hem in staat zal stellen, omtrent de waarde van dit strijdmiddel een oordeel te vellen op practisch gebruik onder eigen beheer gegrond.

De vraag of de Regeering de zekerheid heeft dat bij het ontstaan van gebreken aan de boot, deze hier te lande kunnen worden hersteld, zonder de hulp van de Electric Boat Co. in te roepen of bepaaldelijk bij haar bestellingen te doen, kan bevestigend beantwoord worden. Iets anders is het evenwel of daarbij en bij verderen nieuwen aanbouw — waarvoor de Staat niet gehouden is zich later tot de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te wenden — men voor de aanschaffing van onderdeelen geheel onafhankelijk zou zijn van het buitenland. Zooals bekend is, wordt toch de vervaardiging van verschillende onderdeelen van schepen en werktuigen en de aanmaak van ander krijgsmaterieel herhaaldelijk aan buitenlandsche fabrieken opgedragen, wanneer het een speciaal fabrikaat betreft, waarvoor men zich ten onzent niet heeft ingericht. Ook bij den bouw van latere onderzeebooten zal van dien regel wel niet afgeweken kunnen worden.

Wat betreft het bedrag van f 7000 aangevraagd voor onderricht aan de aan te wijzen bemanning, nadat de boot zal zijn overgenomen, merkt ondergeteekende het volgende op.

Hoezeer de luitenant ter zee op non-activiteit P. Koster, die wel niet de beproevingen geleid heeft, doch die tijdens die proeven namens de Maatschappij „de Schelde" het bevel over de boot voerde, door de studie welke hij van het onderzeevaartuig gemaakt heeft, in staat zal zijn eenige officieren en eene bemanning uit Marinepersoneel te vormen, zal hem zoodra met de onderzeeboot gevaren en gedoken wordt, reeds geoefend personeel voor toezicht houden ter beschikking moeten staan.

In dit geval toch bevindt de commandant der boot zich in den stuurtoren, van waar hij geen onmiddellijk overzicht over de opvarenden heeft.

Waar elke opvarende zoolang hij ongeoefend is, de boot in gevaar zal kunnen brengen, zal de toekomstige Marinebemanning slechts bij kleine gedeelten geoefend kunnen worden.

Personeel door de Maatschappij „de Schelde" beschikbaar te stellen tot behandeling van de boot, is te dien einde voorloopig onmisbaar en ter betaling van dit personeel is het bedrag van f 7000 bestemd.

Hetgeen men omtrent het aanbod van den Heer Koster, om eene bemanning uit marinepersoneel bestaande te vormen en te oefenen had vernomen, alvorens gevolg te geven aan zijn te kennen gegeven voornemen om den zeedienst te verlaten, is juist.

Zoolang de overeengekomen prijs voor dit onderzeevaartuig niet bij de wet toegestaan was, kon zonder op de beslissing

van de Staten-Generaal over dit wetsontwerp vooruit te loopen, niet overgegaan worden tot maatregelen om de boot over te nemen, noch om deze van eene bemanning te voorzien.

Op de vraag van enkele leden of het niet mogelijk is zich van de diensten van speciaal voorbereide officieren gedurende een bepaalden tijd te verzekeren, door aan het aan hen te verleenen ontslag bijzondere verplichtingen te verbinden, zij medegedeeld dat zulks reeds geschiedt bijvoorbeeld met hen die in Luik het diploma voor electro-technisch ingenieur behalen.

Overigens deelt ondergeteekende geheel het gevoelen door andere leden geuit omtrent eene verkorting van het recht om ontslag uit den dienst te verzoeken, ingevolge het bepaalde bij art. 30 voor de Bevorderingswet voor de zeemacht 1902.

Zooals in de Memorie van Toelichting op dit wetsontwerp bladz. 3 vermeld is, ligt het in het voornemen van ondergeteekende zoodra mogelijk na overname der boot eene dubbele bootsbemanning en 3 à 4 officieren voor den onderzeedienst te doen opleiden, waartoe de luitenant ter zee KOSTER voorloopig zal kunnen worden aangewezen.

Het gewicht der keuze aan op te leiden officieren en bemanning zal door ondergeteekende niet uit het oog worden verloren.

Zooals reeds in de Memórie van Toelichting werd vermeld, ligt het in de bedoeling om zooveel mogelijk de bemanningen der onderzeebooten te recruteeren uit vrijwilligers.

Waar het niet te ontkennen is, dat in het stadium, waarin de onderzeenavigatie en de behandeling en samenstelling van het onderzeematerieel nu nog verkeeren, aan het personeel van dien dienst hoogere eischen worden gesteld dan aan dat, hetwelk bij andere takken van dienst werkzaam is en dat ook uit den aard der zaak daaraan en voornamelijk in den beginne meerder gevaar is verbonden, achtte de ondergeteekende het noodzakelijk om aan het personeel bij dien dienst te plaatsen, eene hoogere bezoldiging en andere voordeelen en voorwaarden in het vooruitzicht te stellen.

Omtrent de regeling der toelagen voor den onderzeedienst bij andere zeemachten, welke onderzeesche booten gebruiken, zij het volgende medegedeeld.

Engeland.

Toelagen dagelijks boven de gewone soldij, zoolang zij deel uitmaken van de bemanning van een onderzeesch vaartuig:

Officieren	6	shilling	
Onderofficieren	2	„	6
Manschappen	2	„	

Frankrijk.

Dagelijksche toelage in stede van eene vroeger bestaande duiktoelage welke steeds uitbetaald wordt:

Officieren . . . . frcs. 1
Onderofficieren en minderen . . . . „ 0.70

Bovendien verhooging der traktementen met 25 à 50 pct.

Bij werkzaamheden aan accumulators wordt frcs. 0.20 pe dag uitbetaald.

Amerika.

Vaste dagelijksche toelage:

Officieren . . . . 3 dollar
Machinisten en onderofficieren . . 1½ „
Manschappen . . . . ¾ „
Bovendien een duiktoelage à 1 dollar per duiking.

De Minister van Marine.
STUART.

OVERZICHT VAN DE BEHANDELING VAN HET WETSONTWERP.

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK verklaarde me groot genoegen gezien te hebben, hoe uit het rapport bleek dat de o/z. boot zoo bizonder goed voldaan had. Spr. hoopte dat er een middel zou gevonden worden, om, althans in tijd van nood, de bizondere gaven van den luit. t/z. KOSTER voo het vaderland te behouden, dit zou kunnen geschieden, doo intreden in het korps officieren der Marine-reserve.

De heer HUGENHOLTZ sluit zich aan bij hetgeen de Ministe zegt, dat de beteekenis van o z. booten voor den zeeoorlog in de toekomst nog niet vaststaat en acht zich dus niet gerechtig zijne stem te geven. De eenige ervaring, die men opdeed, wa het kolossale gevaar voor de opvarenden, men denke aan d „Lutin". Dit was in rustigen vredestijd, hoe zal de kans o eene fout vergrooten bij een werkelijke oorlogsdaad, een enkel verkeerde handgreep en alles is mis. Spr. meent, dat d Minister geen recht heeft tot requireeren van manschappe voor den o/z. dienst, men dient uitsluitend vrijwilligers t nemen. Vergeleken bij hetgeen men in andere landen aan toe lagen geeft, zijn de voorgestelde niet hoog, wat echter opvalt is het groote verschil tusschen de toelagen voor officieren e minderen. De waarde van het vaartuig is zeer twijfelachtig omdat men bij het breken van onderdeelen geheel afhankelij is van het buitenland. Stond de bruikbaarheid vast, dan zo spreker nog alleen willen aanvaarden, wanneer de aanschaffin tot bezuiniging leidde en men verschoond bleef van pantse schepen.

De heer JANSEN (Den Haag) geeft in overweging op 's Rijk werf reddingsmaterieel gereed te houden.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine, deelt mee dat het voornemen van den luit. t/z. KOSTER om den dienst t

verlaten, nog slechts uit onderhandsche mededeelingen bekend is. Mocht het echter juist blijken, en er eenig middel zijn, om de diensten van den heer KOSTER voor den vervolge te benutten, dan zou dit middel niet ongebruikt blijven.

Wat het gebrek aan ondervinding betreft, is het juist het streven ervaring te laten opdoen door onze marine. Uit buitenlandsche berichten zouden niet voldoende gegevens zijn te verzamelen. Vrijwilligers zullen er voldoende gevonden worden, maar mocht dit niet het geval zijn, dan is het wel noodzakelijk anderen te requireeren. Verschil in belooning is in verband met het verschil in verantwoordelijkheid, voortspruitende uit kennis en positie wenschelijk. Welke onderdeelen van de boot hier te lande niet aangemaakt zouden kunnen worden, is niet bekend. Na den aankoop zal er gelegenheid tot bestudeeren zijn en zal pas blijken of het wel noodig is, afhankelijk te blijven van den vreemden bouwmeester. Gaat men na, wat er over het algemeen met dergelijke vaartuigen gebeurd is, dan zal men wel tot de conclusie komen, dat het gebruik van o/z. booten niet gevaarlijker is, dan van ander marine-materieel.

Het wetsontwerp wordt met 56 tegen 8 stemmen aangenomen. Tegen hebben gestemd de heeren TAK, SCHAPER, HUGENHOLTZ, TER LAAN, VAN KOL, VAN DER ZWAAG, DE KLERK en TROELSTRA.

OVERZICHT VAN DE BEHANDELING VAN HET WETSONTWERP TOT REORGANISATIE VAN HET KORPS MARINIERS.

De heer THOMSON acht de gewilde reorganisatie in beginsel verkeerd en zal daarom zijn stem tegen het wetje moeten uitbrengen, daarin ligt echter niet besloten dat hij tegen de voornemens tot lotsverbetering is.

Spreker deelt verder mee, dat de mariniers worden opgeleid te Amsterdam als infanterist en als niets anders. Hij vergroot de onjuistheid van dit beeld, door uit te wijden over de mariniers der landingsdivisiën bij de Lombok-expeditie, aldus toestanden weergevende, die al lang ophielden te bestaan.

Spr. acht een krachtigen maatregel noodig en dat is het sluiten van de verdere aanneming van mariniers, daar de wankele voornemens van den Minister den toestand van het personeel voortdurend slechter zullen doen worden.

De heer DUYMAER VAN TWIST zegt, dat het wetsontwerp van Minister ELLIS eene wezenlijke reorganisatie bracht, terwijl deze Minister een weg bewandelt, die noodzakelijk moet leiden tot opheffing, hoewel anderzijds blijkt, dat het korps nog volstrekt niet gemist kan worden. De opheffing wordt krachtig in de hand gewerkt, en tevens wordt op eene betere werving gehoopt. Spr. meent, dat de voorgestelde maatregel de kracht

van onze vloot door gebrek aan personeel zal verminderen en dat in de toekomst door de duurdere opleiding van den matroos en wellicht ook door een bezwarende werving groote financieele offers van de schatkist zullen gevergd worden.

De heer HUGENHOLTZ stemt in met de verbetering in het lot der mariniers, hij zou aan gehuwden de waarde in geld gegeven willen zien, van hetgeen ongehuwden aan voeding en huisvesting in de kazerne genieten. De ontevredenheid in het corps werd niet gekweekt door opruiing van buitenaf. Als bezuinigingsmaatregel is spr. voor het opheffen van het korps officieren, doch de manschappen moest men op overeenkomstige wijze laten uitsterven, men moest niet doorgaan met de werving. Spr. acht het niet consequent om een deel der mariniers te behouden, om het tekort aan matrozen te dekken.

De heer VERHEY.[1]) Mijnheer de Voorzitter! Indien men de uitstekende eigenschappen van het korps mariniers van nabij kent, zooals dat met mij het geval is, dan moet men wel teleurgesteld zijn, indien een organisatie wordt voorgelegd, welke die eigenschappen niet tot haar recht doet komen. Men zal zich dan ook niet verwonderen, dat verschillende tot oordeelen zeer bevoegde personen en onder hen ook de officieren van het korps mariniers, juist wegens de bijzondere positie van Nederland als koloniale Mogendheid, zich een andere voorstelling hadden gemaakt van de toekomst van het korps en wel in de richting van uitbreiding; dat het in de gelegenheid zoude zijn gesteld geworden om op ruime wijze te voldoen aan de taak, die het tot nu toe was opgelegd en waartoe, behalve den dienst aan boord van de oorlogsschepen binnens- en buitenslands en het doen van diensten aan den wal in Nederland, behoorde het deelnemen aan expeditiën en militaire verrichtingen in en buiten Europa en in 's Rijks overzeesche bezittingen en koloniën.

Het korps mariniers wordt veelzijdig opgeleid en bezit niet de nadeelen van andere vrijwilligerskorpsen, omdat de dienst niet eentonig is. Het afwisselend dienen aan boord van de oorlogsschepen, het van tijd tot tijd naar buitenslands en de koloniën gaan, maakt den dienst voor verreweg het grootste aantal der daarbij dienenden aantrekkelijk, terwijl die afwisseling een uitnemenden invloed heeft op den goeden geest en de geschiktheid.

Er zou dus personeel genoeg te verkrijgen zijn om het korps op zulk een sterkte te brengen, dat bijv. kon worden voorzien in den dienst der bezetting van onze West-Indische koloniën, en dat in Nederland steeds een flinke afdeeling aan den wal aanwezig was, waarmede in tijd van nood ook Oost-Indië zou kunnen worden geholpen; terwijl men er ook toe zou kunnen overgaan om een deel van het korps in Indië te legeren. Het is niet mijn voornemen thans dieper daarop in te gaan.

Ik wil niet aanvoeren, wat men zou kunnen doen, welke

1) Het gesprokene wordt volledig weergegeven.

plannen door bevoegde deskundigen zijn voorgesteld, welke voordeelen daaraan verbonden zouden zijn, maar ik zal mij bij het bespreken van de aangelegenheid, die ons thans bezighoudt, plaatsen op het standpunt van de werkelijkheid en mij houden aan de feiten die zich in de laatste jaren hebben voorgedaan en aan de toestanden zooals die zich hebben ontwikkeld, en dan moet ik toegeven — het is reeds door andere sprekers gememoreerd en ook door den Minister in de Memorie van Antwoord gezegd — dat in Oost-Indië geen sterke neiging valt waar te nemen om op assistentie door mariniers een beroep te doen. In precaire momenten, waarin hier mobilisatie van een bataljon mariniers reeds werd voorbereid, wenschte Indië niet daarover te beschikken en liet de Regeering het korps mariniers thuis.

De Minister zegt in de Memorie van Antwoord, dat blijkbaar de behoefte aan een korps als de mariniers voor Oost-Indië niet wordt gevoeld. Ik moet dat beamen, maar dat zulks nooit het geval zal worden, zou ik niet gaarne beweren. Op die mogelijkheid alleen echter kan men geen organisatie bouwen; noch kan men wachten totdat op dit punt de autoriteiten in Indië misschien een andere meening zullen zijn toegedaan. Men is gedwongen met de heerschende strooming rekening te houden, te meer omdat getracht wordt Indië hoe langer hoe meer in eigen behoeften te doen voorzien.

De mariniers in Nederland, die in gewone tijden niet behoeven te dienen voor bemanning van de vloot, zou men in geval van nood toch wel naar Oost-Indië kunnen zenden, zoo zegt ook de Minister. Doch indien dit iets zou moeten beteekenen, dan zou dat aantal heel wat grooter moeten zijn dan het geval kan zijn, wanneer de sterkte van het korps mariniers uitsluitend voor de behoeften der vloot wordt vastgesteld, zooals in het onderwerpelijke wetsontwerp. Alleen voor het geval, dat de mariniers West-Indië zouden moeten bezetten, zou de uitbreiding die het korps om die reden moest ondergaan ook nog in Nederland aan wal een groote getalsterkte ten gevolge hebben, en dus indirect toch een afdeeling voor Indië beschikbaar gesteld kunnen worden.

Nu kan men over de bezetting van West-Indië verschillend denken. Wat Suriname betreft, komt mij een militaire bezetting aldaar niet beslist noodig voor en daarvoor zou ik toch de mariniers liever niet zien aangewezen, daargelaten nog dat een marinierskorps vrij wat duurder uitkomt dan de bezetting zooals die nu wordt onderhouden.

Op Curaçao zou een compagnie mariniers nuttigen dienst kunnen verrichten, maar de kosten zouden weder belangrijk hooger zijn dan bezetting met andere troepen. Noodzakelijkheid om daar juist mariniers te plaatsen bestaat er niet en het voordeel dat dáárin voor een ruimere organisatie van het korps mariniers zou kunnen gelegen zijn, acht ik ook gering.

In beginsel moet dus wel worden aangenomen, dat, zooals

de zaak er nu voorstaat, noch de behoeften van den dienst i Nederlandsch-Indië noch van dien in de West-Indische koloni invloed behoeven uit te oefenen op de organisatie en de sterk van het korps mariniers.

Een andere vraag is nog of in het bijzonder voor de han having van orde en rust in Nederland het korps mariniers a een gewichtig element wordt aangemerkt. Bij dreiging van rus verstoring hebben de mariniers, o.a. te Amsterdam en te Ro terdam, meermalen zeer goede diensten bewezen en verdiende zij lof voor hun bij die gelegenheden betoond voorbeeldig milita gedrag. Zijn zij echter als zoodanig onmisbaar? De Minist van Oorlog en de Minister van Binnenlandsche Zaken hebbe beiden het bewijs gegeven van neen. In de Memorie van An woord wordt gezegd naar aanleiding van een desbetreffende vraa in het Voorloopig Verslag, hoe die Ministers over de zaak dachte dat de Regeering volstrekt geen bezwaar heeft tegen het gedaa voorstel; daaruit moet ik dus opmaken, dat noch de Minister va Oorlog noch de Minister van Binnenlandsche Zaken noodzakelij vindt om voor handhaving van orde en rust een korps marinie van een behoorlijke sterkte onder de hand te hebben. En d is niet alleen het geval voor deze Regeering, maar dat wa ook zoo bij de vorige, omdat toen door den Minister va Marine een overeenkomstig plan werd ingediend. De han having van orde en rust zal dus van het standpunt van dez Regeering en ook van de vorige Regeering van geen invloe behoeven te zijn op de sterktebepaling van het korps marinier Het voorzien in de behoeften van de marine zal het eenig blijven waaraan de sterkte en de organisatie in het vervol zullen moeten voldoen.

De omstandigheden zijn langzamerhand dus van dien aar geworden, dat ik tot deze conclusie moest komen. Nog altij meen ik echter, dat het beter ware geweest de zaken zóó t regelen, dat een andere oplossing en niet in den zin van ve mindering van de organieke sterkte van het korps had moete zijn gegeven. De richting waarin in den laatsten tijd is gehandel ten aanzien van de aanvulling van het Indische leger; he negatieve resultaat, waartoe mijn pogingen om daarin eenig wijziging te brengen ook in deze Kamer hebben geleid; he feit dat twee opvolgende Regeeringen — ook de vorige, waari voor de koloniën een zeer bekwaam en begaafd Indisch offici zitting had — geen bezwaar zagen in aanzienlijke verminderin van het korps mariniers, dat alles bijeengenomen doet er m van afzien om door eenige handeling mijnerzijds te trachten o tegen de voorgestelde vermindering van het korps mariniers i te gaan. De positie moet eindelijk zuiver worden; de ongewiss ongezonde toestand, zooals die reeds eenige jaren bestaan heef moet niet langer worden bestendigd, de malaise mag niet lange voortduren.

De Minister heeft zich bij de ontwikkeling van zijn plan oo geplaatst op het standpunt, dat alléén het belang en de behoeft

van de marine moeten gelden; dienovereenkomstig wordt de organieke sterkte van het korps met ± 600 man verminderd; de feitelijke sterkte echter slechts met nog geen 200 man, aangezien men in den laatsten tijd nagelaten heeft de noodige maatregelen te nemen om de sterkte van het korps op peil te brengen. De Minister wil komen tot twee afdeelingen te Willemsoord en Rotterdam; Amsterdam zal als standplaats vervallen, zoodra het kan, terwijl, wanneer de kazerneering van het marinepersoneel tot stand gekomen is, de afdeeling Willemsoord zal kunnen worden opgeheven. Voor Willemsoord is, gelet op den tragen gang van de kazerneeringsquaestie, niet te bepalen hoe lang dit nog zal duren, maar de afdeeling te Amsterdam zal, in verband met de sterkte van het korps mariniers, door dezen Minister, wat het aantal mariniers betreft, bepaald op 1377, zeker niet op een lang leven kunnen rekenen. Voorloopig zal dus te Willemsoord en te Rotterdam een afdeeling zijn, elk sterk twee compagnieën of divisiën, die te Rotterdam nog met één instructiecompagnie. Later zoude er slechts één afdeeling zijn te Rotterdam, natuurlijk ook weder met nog beperkter getal officieren. Het is duidelijk, dat, waar dergelijke toestand te verwachten is, van de instandhouding van een eigen korps officieren in de toekomst geen sprake meer kan zijn. Dat zou een korps worden, waarin alle opgewektheid, geestkracht en lust moesten ontbreken; geen flinken jongen man zou het kunnen aantrekken. Na alles wat reeds is geschied, geloof ik niet, dat zich iemand weer zou beschikbaar stellen en deed men het toch, dan zou ik de belanghebbenden bitter beklagen.

Met het plan om het bestaand korps officieren in den vervolge niet weer aan te vullen, kan ik, mij dan ook geheel vereenigen.

Ik acht het ook goed gezien, dat de Minister heeft laten vallen de zoogenaamde *kern* van officieren, die de Minister Ellis nog bij het verkleinde korps uit de zee-officieren wilde nemen, welke officieren als oud-luitenant 2de klasse of jong-luitenant 1ste klasse voor vast bij het korps zich zouden verbinden. Van hun 30ste tot hun 50ste of 55ste jaar aan den wal te moeten dienen bij twee afdeelingen met zulk een beperkten werkkring, dat zou voor die officieren een zoo geestdoodend werk worden, dat het tot geen goed resultaat zou kunnen leiden. Aan het stelsel van doelmatig geleide detacheering, zooals deze Minister ook wenscht, wordt door mij de voorkeur gegeven.

Indien het nu den weg opgaat dien de Minister zich voorstelt, wat natuurlijk bij aanneming van het wetsontwerp het geval zal worden, voorzie ik echter wel dat de aard van het korps langzamerhand geheel gewijzigd zal worden. Een korps, dat door eigen officieren, speciaal van den aanvang af voor hun bijzondere taak gevormd, wordt geleid, moet vanzelf een meer uitgedrukt, een meer sprekend wezen hebben, dan indien zulks geschiedt door officieren wier hoofdvak die dienst niet is. De specifiek militaire beoefendheid, het bijzonder militaire karakter zal verloren gaan, ook hierom omdat de onderofficieren-instructeurs

ook niet meer door bepaalde vakmannen zullen opgeleid worden
Men zal dus dezelfde eischen, die men thans te recht aan he
korps mariniers en aan zijn officieren stelt ten aanzien van ge
oefendheid als infanterist, niet meer kunnen vorderen. Geleidelij
zal het korps in een anderen toestand geraken.

Er is nu wel in de Memorie van Antwoord gezegd, dat d
zee-officieren volkomen geschikt zijn om alle diensten te ver
vullen van de officieren der mariniers, maar dit kan de Ministe
toch alleen dan zeggen wanneer hij de eischen, die altijd aa
de officieren der mariniers gesteld zijn op zijn speciaal gebied
aanmerkelijk vermindert. Te vaak ben ik zelf in omstandigheden
geweest, waaruit dat duidelijk bleek. Dit kan ook niet anders
want wanneer dit niet het geval ware, dan zou elke special
vakopleiding onzin zijn. Te gelijk met de inkrimping van de
werkkring van het korps zal en kan men ook de speciale eische
van kennis verminderen, maar men moet toch wel weten, da
de voorgestelde weg het onvermijdelijk gevolg moet hebben
wijziging van het karakter van het korps. Of van die wijziging
geen bezwaren zullen ondervonden worden, dat zou ik nie
durven ontkennen.

Ik moet hier echter de volle verantwoordelijkheid leggen o
de schouders van den Minister. Hij is, daarbij voorgelicht doo
de organen die hij in de verschillende commandeerende officieren
heeft, beter dan ik in de gelegenheid om te weten of hij d
verantwoordelijkheid met gerustheid kan dragen.

Er zijn leden, waarvan de heer THOMSON zich den tolk heef
gemaakt, die het korps mariniers al dadelijk in zijn gehee
zouden willen opheffen.

De Minister wenscht de mariniers als aanvulling van he
personeel te gebruiken, doch hij is ook van gevoelen, dat ee
afzonderlijk korps mariniers niet noodig is, dat den hedendaag
schen oorlogsmatroos voldoende militaire ontwikkeling, oefening
als infanterist en bedrevenheid als schutter kan worden bijge
bracht en het dus niet noodig is den marinier naast hem t
plaatsen.

In het geval dat de Minister stelt dat een organisateur eene
zeemacht heden ten dage geen afzonderlijk korps marine
infanterie in zijn stelsel zou hebben opgenomen, merk ik op
dat de mariniers niet alleen marine-infanterie zijn, maar dat z
ook als artillerist kunnen optreden en als zoodanig een inte
greerend deel van de bemanning uitmaken; ik geloof dat di
organisateur in zijn stelsel toch zou hebben moeten opnemen
instructeurs, die de matrozen de noodige militaire oefening en
de bedrevenheid als marine-infanterist zouden moeten aanbrengen
die de oefeningen leiden om bij debarkement te kunnen optreden

Zooeven is gezegd, dat de mariniers niet meer als landings
troepen in Indië worden gebruikt: ik wil even opmerken, da
hier een misverstand bestaat. Men wil de mariniers niet mee
gebruiken als een afzonderlijken troep die uit Nederland naa
Indië wordt gezonden om in de gelederen van het Indische lege

plaats te nemen, maar wel gelijk met andere schepelingen, wanneer van de schepen aldaar gedebarkeerd moet worden, zooals het geval is geweest op Boni en nu laatst weer op Bali.

Het ageeren met een landingsdivisie in Indië is in geen enkel opzicht uitgesloten. Men zal dus altijd moeten weten hoe een landingsdivisie zal moeten optreden, wat daarbij valt te doen; en er zullen altijd personen moeten zijn, die als voormannen kunnen optreden. De Minister of de organisateur zou er toe moeten overgaan om een gedeelte van de onderofficieren en een gedeelte van de matrozen speciaal in dien dienst te bekwamen, zooals dat o. a. geschiedt bij de Fransche marine. Men zou er dus toch toe moeten overgaan om een speciale opleiding te creëeren, waar de verdere vorming als door mij bedoeld, en die noodig zal blijven, zal kunnen plaats hebben. In dien gedachtengang zal het korps mariniers, zooals het georganiseerd zal worden, aanvankelijk nog geleid door het bestaande korps officieren, een overgang kunnen worden, te aanbevelenswaardiger, omdat zijn personeel, zooals de Minister erkent, nog niet kan worden gemist. Tegen dadelijke opheffing bestaat dan ook naar mijn meening ernstig bezwaar. Het verdient afkeuring hier met te ruwe hand in te grijpen; men moet afwachten hoe de loop van zaken zal zijn en naar gelang van de opgedane ondervinding kunnen later wijzigingen worden voorgesteld, indien slechts wordt aangenomen, dat bij die wijzigingen de belangen van het personeel niet uit het oog zullen worden verloren.

Na deze algemeene beschouwingen, wensch ik enkele onderdeelen van het plan van den Minister nog in beschouwing te nemen. De aanleiding tot de indiening van dit wetsontwerp was lotsverbetering van het personeel, de indiening werd daarom zelf urgent geacht. Men heeft daarmede inderdaad veel te lang gewacht; van uit het korps is genoeg daarop gewezen. Gelijkstelling met het leger was altijd het struikelblok dat verbetering in den weg stond, terwijl toch de toestanden bij het korps, dat een onderdeel van de zeemacht uitmaakte, geheel anders was.

Dit standpunt is nu losgelaten. Ik juich dit toe en o. a. ook deze bepaling, dat aan de leden van het korps, die bij de nieuwe regeling achteruitgaan in bezoldiging, een personeele toelage zal worden toegekend. Deze toelage zal echter volgens het voorstel van den Minister vervallen, wanneer de belanghebbende na te zijn ingescheept, weer naar den wal terugkeert. Hier had de Minister wel wat royaler mogen zijn en de personeele toelage blijven toekennen. In het algemeen komt het mij voor, dat men in deze omstandigheden niet op kleinigheden moet zien, en dat, indien nog andere voorzieningen noodig blijken, daaraan ook door den Minister zal worden te gemoet gekomen. De kosten zullen daardoor slechts onbeduidend vermeerderen en men zal oneindig veel meer winnen door de bevordering van den goeden geest.

Wat betreft de vooruitzichten voorgesteld voor de officieren

van de mariniers die thans in dienst zijn, over het algemee heeft de Minister hierin het voetspoor van zijn ambtsvoorgange gevolgd en verschillende gunstige bepalingen in zijn plan opg nomen. Toch had de Minister in deze nog een stapje verde kunnen gaan. Voor de jonge officieren zal de bevordering to kapitein van 1ste luitenant der mariniers geschieden gelijk me den jongste zijner ranggenooten bij het korps zeeofficiere Dat gaat goed.

De bezoldiging van de kapiteins echter zal geregeld worde naar de anciënniteit van hun ranggenooten, de luitenants te zee 1ste klasse. Dit is nu voor enkele andere kapiteins, die ee vlugge promotie hebben gehad, niet ongunstig, maar de jonger kapiteins, die geen vlugge, zelfs een trage promotie gemaak hebben, zullen gedurende hun verder verblijf bij het korps, da door deze regeling alles behalve rooskleurig wordt, omdat zoo goe als alle perspectief ontbreekt, de nadeelige gevolgen dier trag promotie voortdurend blijven ondervinden. Dit zal een aan houdende grief zijn die toch zoo gemakkelijk zou kunne worden weggenomen door in art. 24 der ontwerp-regeling ee zoodanige bepaling op te nemen, dat de kapiteins wat hu bezoldiging betreft, zullen worden gerekend in ouderdom va rang gelijk te staan met die zeeofficieren, die gelijk met he den rang van luitenant ter zee 2de klasse verwierven. Dit zo een hoogere uitgave vereischen van ± *f* 1600 per jaar, wat toc geen overwegend bezwaar zal kunnen opleveren. Ik vlei mi dat de Minister aan dit verzoek zal willen voldoen.

Ook de regeling van de bezoldiging van de kapiteins wie ranggenooten kapitein-luitenant ter zee worden of zijn, is nie op vrijgevige wijze geschied. De Minister ELLIS heeft in d toelichting op zijn ontwerp medegedeeld, dat zou te gemoe gekomen worden aan de trage promotie der kapiteins en ee schadeloosstelling zou verleend worden, indien hun rangg nooten bij de zeeofficieren werden bevorderd tot kapitein-luitena ter zee. Nu wordt die schadeloosstelling in de ontwerp-regelin bepaald op f 200, waarbij naderhand nog eens f 100 kom zoodat zij totaal f 300 kan bedragen.

Indien men nu weet, dat bij de bevordering tot kapitein-luit nant ter zee de geldelijke vooruitgang aanvankelijk is f 1000 e later wordt f 1400, dan zal moeten worden toegegeven dat d schadeloosstelling voor gemis van bevordering voorgedrage wel gering is. Ik meen bij den Minister te mogen aandringe dat hij verhooging daarvan in gunstige overweging nemen za

Over de regeling der positie van de luitenant-kwartie meesters een enkel woord. In de toelichting op het ontwe van den Minister ELLIS werd voorgesteld om de positie van d officieren te laten zooals zij was.

In de ontwerp-regeling bij dit ontwerp overgelegd wor die zaak anders geregeld.

In art. 24, al. 8, wordt bepaald, dat de 1ste luitenant-kwa tiermeesters ten aanzien van het tijdstip hunner bevorderin

worden geacht gelijk te staan met hun ranggenooten van het korps officieren van administratie der zeemacht, op denzelfden voet als dit is bepaald voor de 1ste luitenants der mariniers.

Deze regeling wijkt in gunstigen zin af van die van 's Ministers voorganger; indien diens plan ware gevolgd, zou de positie dezer officieren onmogelijk zijn geworden.

Maar nu wil ik er op wijzen, dat de traktementen dier officieren toch weer anders geregeld worden dan die van de officieren in de gelederen. Zij worden geregeld naar dienstjaren. Hun geldelijke positie wordt daardoor beter dan die van de andere officieren; ik meen, dat de Minister daarin aanleiding te meer zal kunnen vinden om wat ik reeds aanbeval ten aanzien van de schadeloosstelling voor de andere kapiteins der mariniers bij bevordering hunner ranggenooten, in gunstige overweging te nemen.

In het Voorloopig Verslag wordt bezwaar gemaakt tegen de betrekking van inspecteur van het korps mariniers. Ik kan de meening van de leden die daar aan het woord zijn, niet deelen; ik meen dat zeker in de eerste jaren van den overgangstoestand een inspecteur, die bijzonder bekend is met de zaken waar het hier om gaat, een gunstigen invloed zal hebben.

In het Voorloopig Verslag werd nog gevraagd, of de Minister, nu zoo alle perspectief uit de loopbaan van de officieren der mariniers wegvalt en wellicht officieren vroeger den dienst met pensioen zouden willen verlaten, een wetsontwerp zou willen indienen in den geest van hetgeen bij de landmacht bestaat, waar de officier na 20 jaren dienst den dienst met pensioen kan verlaten.

De Minister heeft geantwoord, dat hij in overweging zal nemen zulk een wetsontwerp aanhangig te maken, indien verzoeken om ontslag bij den Minister inkomen.

Wat bedoelt de Minister daarmede?

Zou het inderdaad tot de indiening van zulk een wetsontwerp komen?

Maar, Mijnheer de Voorzitter, al was dat het geval, dan zou men er toch niet veel aan hebben. Ik zou er op willen aandringen, dat de Minister de zaak opvatte zooals in het Voorloopig Verslag wordt bedoeld. Men wenschte, dat de Minister dadelijk na aanneming van dit ontwerp een wetsontwerp van die strekking zou aanhangig maken, zonder dat zich nog een verzoek om ontslag had voorgedaan. Wat toch is het geval? Als de gelegenheid er is om den dienst te verlaten, moet men haar dadelijk kunnen aangrijpen, anders ontgaat zij den belanghebbende weder. De behandeling van een wetsontwerp kan heel lang duren en men behoeft geen profeet te zijn om te voorspellen, dat wat de Minister doen wil tot teleurstelling leiden moet. Den belanghebbenden moet zekerheid verschaft worden, ik hoop dat de Minister die zal willen geven.

Met genoegen heb ik gezien, dat de Minister den overgang naar een ander korps niet zal beletten of belemmeren. Het is

natuurlijk, dat speciaal bij de jongere officieren een drang zal ontstaan om, wanneer de gelegenheid zich voordoet, een betere positie te veroveren, daarvan gebruik te maken. Overgang naar het Indisch leger werd meer dan eens bij het Departement van Marine tegengewerkt. Ik neem gaarne acte van de verklaring van den Minister, dat dit in den vervolge niet meer zal geschieden.

Nu wensch ik nog iets te zeggen over het optreden van den commandant van de afdeeling mariniers te Rotterdam, als garnizoenscommandant. Volgens de ontwerp-regeling houdt de betrekking van het korps tot de landmachtsautoriteiten geheel op. In de Memorie van Antwoord staat daaromtrent te lezen, dat het geen bezwaar oplevert, dat de commandant bijvoorbeeld te Rotterdam, geen garnizoenscommandant meer zou zijn en dat, zonder dat de afdeelingscommandant aldaar die betrekking bekleedt, in voorkomende omstandigheden om de orde en rust te handhaven toch van de mariniers kan worden gebruik gemaakt.

Dit laatste geef ik toe: maar hoe wordt de positie van dien officier als het garnizoen wordt versterkt? Zou hij dan komen te staan onder een officier der landmacht, die misschien jonger is dan hij? Of zal over de afdeeling beschikt worden zonder dat de commandant daarop eenigen invloed kan uitoefenen? Er zullen zeker complicaties ontstaan. Ik zeg niet, dat zij niet zullen kunnen worden opgelost, maar er zal toch een regeling moeten worden getroffen, die in een stad, waar de mariniers de eenige troep zijn, veel op de tegenwoordige zal moeten gelijken.

Te Rotterdam verricht het korps mariniers alle diensten anders aan een garnizoen der landmacht opgedragen. Het geeft de wacht aan de gevangenis, levert geleide voor militaire transporten, zooals die in een groote stad, en in Rotterdam ook ten dienste van het Departement van Koloniën voorkomen.

Dat zal voortaan niet meer plaats hebben, als de mariniers los zijn van alle verband met den bevelhebber in de militaire afdeeling, als zij niet meer vormen het garnizoen zooals dat bedoeld wordt in het garnizoensreglement. Heeft de Minister dat overwogen? en is deswege met het Departement van Oorlog en van Koloniën overleg gepleegd? Ook in deze zal een bijzondere regeling niet achterwege kunnen blijven, indien Rotterdam althans behouden moet blijven.

Omtrent het aantal standplaatsen zou ik ook nog eenige inlichtingen willen ontvangen. In de Memorie van Toelichting op het wetsontwerp van Minister Ellis werd gezegd, dat voorloopig en wel totdat over het bouwen van een nieuwe kazerne te Rotterdam een beslissing zou zijn genomen, de drie standplaatsen zullen worden gehandhaafd. Amsterdam zou dan worden opgeheven. In de Memorie van Antwoord van dezen Minister lees ik: als Amsterdam als standplaats „eenmaal" zal zijn opgeheven. Hier schijnt ondersteld, dat dit in een verre toekomst ligt. De bedoeling van den Minister is mij niet geheel duidelijk.

Ten slotte, Mijnheer de Voorzitter, een enkel woord over de sterktebepaling.

In bijlage B van de Memorie van Antwoord worden nieuwe cijfers gegeven van de sterkte van het korps, zooals de Minister die zich voorstelt, tengevolge waarvan deze met 183 man meer zal worden verminderd, dan in de Memorie van Toelichting van het ontwerp werd bepaald. Zoo kan de Minister gauw door de mariniers heen zijn.

Tot toelichting zegt de Minister in de Memorie van Antwoord dat eenvoudigheidshalve is genomen de sterkte der detachementen overeenkomstig de thans geldende bemanningslijsten. Dat begrijp ik niet.

Minister ELLIS had de sterktebepaling, die door dezen Minister toch was overgenomen, gebaseerd op een grootere sterkte der detachementen aan boord der oorlogsschepen. Aan boord der „Koningin Regentes" bijvoorbeeld, waar thans een detachement ter sterkte van 38 man is, wilde Minister ELLIS een detachement van 50 man plaatsen. Deze Minister gaat nu in eens weer terug op 38 man. Gaarne zou ik van den Minister vernemen, welke gedachtengang tot de nieuwe reductie heeft geleid. Het motief van eenvoud kan toch bezwaarlijk bevredigen.

De Heer JANSEN plaatst zich in menig opzicht op het standpunt van de Heeren THOMSON en DUYMAER VAN TWIST. Waar echter marine-geschut aan den wal opgesteld zal worden, geeft hij in overweging de marine-infanterie te transformeeren in een korps marine-artillerie, daarmee zou een dienst bewezen worden aan het korps mariniers en aan de verdediging des lands. Spr. is tegen den bouw van een kazerne te Rotterdam en zou de afdeeling te Amsterdam, waar eene Directie gevestigd is, behouden willen zien. Een inspecteur acht Spr. onnoodig.

De Heer v. WASSENAER VAN CATWIJCK meent, dat het overbodig zou zijn dit wetsontwerp aan te nemen. Spr. begrijpt niet hoe dan in het tekort aan minder marinepersoneel voorzien zou moeten worden, het wetsontwerp van 's Ministers ambtsvoorganger acht hij beter. Mochten marine-infanteristen niet noodig zijn, men zou marine-artilleristen van hen kunnen maken.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine, brengt in herinnering, dat dit wetsontwerp de kamer bereikt heeft in 2 tempo's. Wat de toelichtingen betreft, kon, in verband met de bestaande uitgebreide literatuur, beknoptheid gebracht worden. Spr. zal echter nog een kort overzicht geven van hetgeen tot den wensch tot reorganisatie bij het bestuur der marine heeft geleid. Hierbij wordt er o. a. aan herinnerd, dat het korps mariniers is ingesteld met de bedoeling een bizonder militair karakter te hebben in een tijd, toen de bemanning van onze schepen, door haar wijze van recruteering voornamelijk, een zoodanig karakter miste. De zeemacht heeft echter thans het militair karakter van het korps mariniers overgenomen. Het officierskorps verdiende ten volle waardeering, maar de officieren zelve konden niet tevreden zijn met hun taak. Het zal op het geheele perso

eene qualificatie van den Minister, worden verwijderd. Het is noodig *krachtige* maatregelen te nemen, opdat we in de toekomst niet zoo angstig zullen hebben te vragen, hoe komen we aan het noodige personeel en daarom moeten we het korps mariniers zoo spoedig mogelijk opheffen.

De heer DUYMAER VAN TWIST haalt woorden van den toenmaligen luitenant-kolonel CAMBIER uit de „Geschiedenis van het korps mariniers" aan, waarbij ook wordt gewezen op de veel hoogere kosten indien mariniers door matrozen werden vervangen.

De heer HUGENHOLTZ wijdt uit over de halfslachtigheid, die hij in dit ontwerp opmerkt. Hij meent, dat de Minister uit de geheele lijdensgeschiedenis nog niet geleerd heeft, dat men de onderofficieren en manschappen behoorlijk moet beloonen.

De heer VERHEY raadt aan, het door den heer HUGENHOLTZ voor de gehuwden bepleitte in overweging te nemen. Spr. betuigt dank voor de toezegging ten opzichte van het met pensioen gaan van officieren van het korps. Hij zou het voor de marine een ernstige misgreep achten al *dadelijk* tot opheffing van de mariniers over te gaan. Spr. heeft reeds 20 jaar geleden erop gewezen, dat de kustbatterijen en het torpedowezen der landmacht aan Marine moesten getrokken worden. Treedt al een Minister op, die in dien geest een wijziging wil overwegen, dan komt de Minister van Oorlog tusschenbeide om te zeggen, dat het geen aanbeveling verdient. Het schijnt niet mogelijk.

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK betoogt nogmaals, dat men de mariniers niet mag opheffen, voordat er zekerheid is, dat we meer matrozen krijgen.

De heer JANZEN (den Haag) wijst op de gelegenheid tot oefening in geschutbediening te Amsterdam, terwijl Rotterdam daarvan verstoken is. De vlagofficier te Amsterdam kan verder belast zijn met de inspectie. Spr. zal voor het ontwerp stemmen, maar behoudt zich zijne stem voor, wat betreft den begrootingspost voor de kazerne te Rotterdam.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine, zegt het korps allerminst een weelde te achten in den toestand, zooals ontworpen is, wel in den toestand met uitgebreide bestemming en eigen officierskorps, waarin het verkeerde. Een deel van het korps moet aan den wal zijn, wáár komt er minder op aan, Rotterdam werd gekozen, omdat èn gemeente èn Rijk èn provincie daar gaarne een garnizoen hebben. In het artikel in de „Militaire Gids" is dezelfde apodictische verklaring van den heer THOMSON, dat opheffing zoo- en zooveel zal opleveren, doch zonder becijfering van het geheel. Om deze besparing te kunnen aannemen, zal de heer THOMSON moeten aantoonen, dat dit personeel gemist kan worden, zonder vervanging. Waar men meenen mocht, dat de Minister minder oefening als infanterist

voor het marinepersoneel wenscht, moet hij dit uitdrukkelij tegenspreken. Het nut moge voor den hedendaagschen zeestrij wellicht niet direct zijn aan te wijzen, er gaat een groote o voedende kracht van uit.

Het wetsontwerp, op verzoek van de heeren DUYMAER VA TWIST en VAN WASSENAER VAN CATWIJCK in stemming g bracht, wordt met 33 tegen 27 stemmen verworpen.

Tegen hebben gestemd de heeren Thomson, Van Idsinga, D Waal Malefijt, Marchant, Van Wijnbergen, Van de Velde, Va den Berch van Heemstede, Duynstee, Limburg, Ter Laa Passtoors, Brummelkamp, Koolen, Ruys de Beerenbrouck, Va Vuuren, Brants, Van Wassenaer van Catwijck, Van Veen, D Ram, Van Wichen, Van Vlijmen, Van Bylandt, Van Heemstr Hugenholtz, Schaper, Loeff, Van Asch van Wijck, Duymae van Twist, Ketelaar, Troelstra, Tak, Van Vliet en Talma.

Voor hebben gestemd de heeren Smidt, Roodhuyzen, Blooke Van Deventer, Van den Bergh (Rotterdam), De Klerk, Hubrech Dolk, Reyne, Jansen (den Haag), Pierson, Van Gijn, IJze man, Mees, Van Karnebeek, Verhey, Plate, Eland, Van de Bergh (den Helder), Smeenge, Goeman Borgesius, Lely, Va Styrum, Patijn, Lieftinck, Drucker en de Voorzitter.

MARINEBEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1907.

NOTA VAN WIJZIGINGEN.

ONTWERP VAN WET.

Artikel 1.

Art. 4	thans groot f	45 453,66^5	wordt gebracht op f			42 193,66^5
„ 5	„ „	21 240,00	„ „ „			21 040,00
„ 7	„ „	51 304,00	„ „ „			50 904,00
„ 11	„ „	20 100,00	„ „ „			18 200,00
„ 12	„ „	7 000,00	vervalt			
„ 13			wordt art.	12		
„ 14			„ „	13		
„ 15	thans groot f	14 400,00	„ „	14	en gebracht op f	14 000,00
„ 16	„ „	1 740 405,00	„ „	15	„ „ „	1 738 035,00
„ 17			„ „	16		
„ 18	thans groot	357 880,00	„ „	17	en gebracht op	342 580,00
„ 19			„ „	18		
„ 20			„ „	19		
„ 21	thans groot	475 000,00	„ „	20	en gebracht op	474 000,00
„ 22			„ „	21		
„ 23			„ „	22		
„ 24			„ „	23		
„ 25			„ „	24		
„ 26	thans groot	249 555,00	„ „	25	en gebracht op	49 555,00
„ 27	„ „	141 300,00	„ „	26	„ „ „	132 000,00,

terwijl het in den tekst voorkomende getal „26" wordt „25"

„ 28	thans groot	55 900,00	wordt art.	27	en gebracht op	52 400,00
„ 29	„ „	410 215,00	„ „	28	„ „	368 715,00

terwijl uit de omschrijving van het artikel vervalt „en van de officieren van het korps mariniers".

„ 30			wordt art.	29		
„ 31			„ „	30		
„ 32			„ „	31		
„ 33	thans groot f	54 405,00	„ „	32	en gebracht op f	45 225,00
„ 34	„ „	2 702 000,00	„ „	33	„ „ „	2 460 000,00,

terwijl de omschrijving van het artikel wordt aangevuld achter „toelagen" 4den regel v. b. (M'blad 3^e regel v. b.) met „traktementen van de geëmbarqueerde officieren der mariniers";

Artikel 35 thans groot f 90 000,00 wordt artikel 34 en gebracht op f 52 000,00

Ingevoegd wordt een nieuw artikel 35: „Kosten van het korps mariniers enz." (Zie bijgevoegde bijlagen; art. 35 groot f 420 000,00).

Artikel 40*a* thans groot f 23 231,66^5 wordt gebracht op f 22 801,66^5

Artikel 40*b* thans groot f 15 750,00 wordt gebracht op f 15 085,00 en het totaal van dat artikel thans bedragende f 38 981,66^5 gebracht op f 37 886,66^5

Art. 44	thans	groot	f 889 000,00	wordt	gebracht	op	f 783 98
„ 48	„	„	85 000,00	„	„	„	84 20
„ 50	„	„	38 600,00	„	„	„	30 00
„ 52	„	„	9 900,00	„	„	„	9 00

Artikel 2.

In den tweeden regel wordt het getal „12" gewijzigd in „

Ten gevolge van de bovenstaande wijzigingen en aan lingen wordt het totaal der 1ste onderafdeeling van de afdeeling gebracht op f 414 733,33[5], dat der IIde onderafdee op f 5 984 953,00, dat der IIIde onderafdeeling op f 5 140 62 dat der Iste afdeeling op f 14 046 218,58[5] en het eindcijfer het VIde hoofdstuk op zeventien millioen vierhonderd twi duizend tweehonderd vijf en vijftig gulden acht en vijftig een halven cent (f 17 420 255,58[5]).

TOELICHTING.

Bovenvermelde wijzigingen en aanvullingen zijn een ge van het door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aan I Majesteit de Koningin gerichte verzoek om het door onderg kende aan Hoogstdezelve ingediende wetsontwerp tot reorgani van het korps mariniers in nadere overweging te willen ne

Met het oog op den daaruit voortgesproten onzekeren stand van genoemd korps, heeft de ondergeteekende gem van de ontwerp-begrooting voor het dienstjaar 1907 med moeten afvoeren de daarop uitgetrokken kosten tot inrich en meubileering van het voormalig armhuis te Rotterdam kazerne voor mariniers.

De Minister Marine,

STUART.

VOLGENS DE UITGEWERKTE EN TOELICHTEN STAAT VAN DEZE NOTA VAN WIJZIGINGEN WORDT:

Art. 35. Kosten van het korps mariniers bestaande in traktementen, soldijen, toelagen, reis- verblijf- en verhuisk van officieren, onderofficieren, korporaals en manschappen gaven voor aanschaffing, aanmaak en onderhoud van klee en uitrusting voor onderofficieren, korporaals en manschap op hunne rekening te verstrekken, en die wegens uit te bet saldo's te goed en verdere betaling uit die rekening; ko van brood en kaas; kosten van onderwijs en bibliotheken; ko van kazernen en daarbij behoorende wachten; van kazerne en huishuur; aanschaffing van bureaubehoeften; aanscha herstelling en onderhoud van artillerie-, schiet- en pionierr rieel, wapenen en groot equipement, zoomede alle verdere gaven voor het korps mariniers; kosten der werving: f 420 00

Het eindcijfer van dit artikel is f 4000 meer dan voor (art 37) geraamd werd.

VOORLOOPIG VERSLAG.

Het afdeelingsonderzoek van het wetsontwerp heeft aanleiding gegeven tot de volgende opmerkingen en beschouwingen.

Algemeene beschouwingen.

§ 1. *Beleid en plannen des Ministers.*

Met groote belangstelling had men kennis genomen van de uiteenzetting van 's Ministers denkbeelden omtrent de samenstelling der vloot en de organisatie der zeemacht.

Van verschillende zijden werd den Minister hulde gebracht voor de onomwonden wijze, waarop Zijne Excellentie in dit gedeelte der Memorie van Toelichting zijne meening heeft te kennen gegeven over de taak, welke de zeemacht zoowel in de koloniën als ten opzichte van het Rijk in Europa bij de verdediging heeft te vervullen, over het materieel, dat daartoe benoodigd is, over de strijdwaarde, welke in verband daarmede aan het bestaande materieel mag worden toegekend, en over de wijze, waarop de overgang van de tegenwoordige tot de voorgestelde samenstelling der vloot zou behooren plaats te hebben.

Deze hulde ging evenwel allerminst gepaard met eene betuiging van instemming met de door den Minister voorgestelde plannen. Integendeel, zeer vele leden moesten tot hun leedwezen verklaren, dat zij zich met het ontwikkelde programma niet konden vereenigen.

Sommigen uitten hunne verwondering over het feit, dat deze Minister, die deel uitmaakt van een Kabinet, dat tot het bewind werd geroepen naar aanleiding van verkiezingen, waarbij door de partijen, die bij de stembus de meerderheid verkregen, bezuiniging op de uitgaven voor land- en zeemacht op den voorgrond was gesteld, niettemin een nieuw vlootplan voordraagt, met welks verwezenlijking niet minder dan 86,3 millioen gulden gemoeid zou zijn.

Naar het oordeel van een aantal andere leden zou, indien slechts vaststond, dat de gelden nuttig besteed zouden zijn, voor deze verwondering geen grond behoeven te bestaan. Immers, de Minister, terecht inziende, dat, na al wat voor het personeel is gedaan, thans de zorg voor het materieel der zeemacht op den voorgrond behoort te staan, heeft in het door hem ontwikkeld werkplan de kosten van aanbouw in dier voege verdeeld, dat de jaarlijks daarvoor te besteden som steeds zal blijven beneden het bedrag van 4.2 millioen, dat 's Ministers ambtsvoorgangers in den laatsten tijd voor dit doel noodig achten; in de eerste jaren zal het zelfs belangrijk lager zijn. Wanneer

dan ook verscheidene dezer leden tegen het plan bezwaar moet maken, was het niet in de eerste plaats wegens de koste maar omdat zij het plan op zich zelf verwerpelijk achtten.

Weder andere leden betoogden, dat het onjuist was, het vo te stellen als zou de Minister ontrouw zijn geworden aan ee der leuzen, welke door de politieke partijen, waarop het Kabin steunt, bij de verkiezingen zijn aangeheven. Dat de leden hi aan het woord zich met de voorstellen van den Minister ni konden vereenigen, vond juist hierin zijn voornaamsten gron dat huns inziens bij die voorstellen het belang van 's lan defensie maar al te veel aan het streven naar bezuiniging opgeofferd.

Wat betreft de verdediging van het Rijk in Europa, had h reeds aanstonds de aandacht getrokken, dat de conclusiën, waart de Commissie in zake samenwerking van land- en zeemacht gekomen, eenvoudig zijn ter zijde gelegd, op grond dat de commissie zich bij haar verdienstelijken arbeid gesteld heeft een standpunt, waarbij, naar de meening van de tegenwoordi Ministers van Marine en van Oorlog, te hooge eischen a 's lands schatkist worden gesteld, een factor, waarmede — ald wordt in de Memorie van Toelichting betoogd — de Ministe hunnerzijds wèl verplicht waren rekening te houden.

Met verwondering had men van deze mededeeling kenn genomen. Daaruit toch scheen te volgen, dat de commissie ni verplicht was rekening te houden met de draagkracht der nat en slechts te rapporteeren had over de wijze, waarop het la uit een militair oogpunt het best zou zijn te verdedigen, ong acht wat daarvan de kosten zouden zijn. Vele leden konde bezwaarlijk gelooven, dat aan eene commissie, samengesteld u de hoogst geplaatste officieren van zee- en landmacht, eene z volstrekt nuttelooze opdracht zou zijn gegeven. Met de Kame aan wie jaren lang door de Regeering, wanneer van 's lands ve dediging sprake was, de noodzakelijkheid was voorgehoude eerst dit rapport af te wachten, zou alsdan een onwaardig sp zijn gedreven. Moest van den anderen kant worden aangenome dat ook de commissie wel degelijk had te rekenen met hetge financieel bereikbaar is en dat derhalve het verschil tussch de commissie en de Regeering zich bepaalt tot een uiteenlope oordeel over de vraag, welke offers van de natie kunnen word gevraagd, dan scheen het niet zonder belang, te weten hoeve ten deze het verschil bedraagt tusschen de beide plannen.

Eene andere vraag, van zeker niet minder belang, welke va verschillende zijden werd gesteld, is deze, of de oplossing va de Regeering, welke meer eenvoudig en minder kostbaar wor genoemd dan die van de commissie, in gelijke mate doeltreffe kan worden geacht. Is, zoo werd gevraagd, de commissie va oordeel, dat met het plan der Regeering even goed kan word volstaan?

Draagt, vroeg men verder, de commissie kennis van en ster

zij in met de acht punten, waarin het overleg tusschen de Ministers van Oorlog en Marine is geresumeerd?

Op geen dezer vragen geeft de Memorie van Toelichting het antwoord. Vele leden drongen daarom aan op de overlegging van het rapport der commissie. De Minister heeft wel gemeend, dit verzoek bij voorbaat van de hand te moeten wijzen op grond van de volstrekte geheimhouding, welke de in het rapport behandelde aangelegenheden zouden eischen; maar men was vrij algemeen van oordeel, dat de Kamer althans het recht heeft, kennis te nemen van hetgeen de commissie in 's lands belang noodig heeft geacht, vooral nu de Regeering meent met minder te kunnen volstaan. Men herinnerde er aan, dat de Minister ELLIS ten aanzien van den arbeid der commissie een ander standpunt innam.

Van verschillende zijden werd bovendien opgemerkt, dat de Kamer niet alleen in het duister tast over de geldelijke offers, welke de uitvoering van de denkbeelden der commissie aan het land zou hebben gevraagd, maar dat haar eveneens het licht wordt onthouden, noodig om te overzien, op welken prijs de uitvoering van het plan der Regeering zal komen te staan. Wel is medegedeeld, dat met den Minister van Oorlog overleg heeft plaats gehad in zake de samenwerking van land- en zeemacht en zijn in de Memorie van Toelichting opgenomen de acht beginselen ten aanzien van de rechtstreeksche verdediging der havens en zeegaten, waaromtrent bij dat overleg overeenstemming werd verkregen; wel bevat deze Memorie de weinig verrassende mededeeling, dat in de bewapening en in de inrichtingen der kustversterkingen verbetering noodig is; maar omtrent de kosten van die verbetering wordt noch hier, noch in de Memorie van Toelichting betreffende het VIIIste hoofdstuk der begrooting eenige aanduiding aangetroffen.

Tot op zekere hoogte scheen dit trouwens niet te verwonderen. Immers, bij het Departement van Oorlog wordt nog onderzocht, of men niet langs goedkooper weg tot die verbetering zou kunnen komen door de kustversterkingen te bewapenen met het zware geschut, afkomstig van de verouderde schepen. Dit onderzoek op zich zelf had intusschen bij verscheidene leden bevreemding gewekt. Hun kwam het voor, dat het ook zonder onderzoek voor de hand lag, dat onze kustbatterijen, willen zij iets vermogen tegen het ver dragend geschut der moderne schepen, niet met oud, maar met nieuw geschut, en wel van het beste dat te krijgen is, behooren te worden gewapend. Mag, zoo werd verder gevraagd, uit het feit, dat in de Memorie van Toelichting alleen melding wordt gemaakt van een eventueel voorstel om de noodige voorziening in zake affuteering en opstelling der vuurmonden te treffen, worden afgeleid, dat voor het overige aan onze kustversterkingen niets hapert en dat de pantserforten, behoorlijk van munitie voorzien, volkomen in staat zijn, aan alle gebeurlijkheden het hoofd te bieden? Men zou zich daarover verheugen, maar achtte het toch niet zoo waarschijnlijk, dat men het zonder

stellige verklaring van de Regeering kon aannemen. En hoe staat het verder met de kustverdediging? Door deskundigen is de noodzakelijkheid betoogd van versterking van IJmuiden en den Hoek van Holland. Moet, vroeg men, uit het stilzwijgen der Regeering worden afgeleid, dat zij die noodzakelijkheid ontkent?

Verscheidene leden betwijfelden, op grond van de onvolledigheid van de Memorie van Toelichting op punten als deze, of het overleg tusschen de beide Ministers wel ver genoeg is gegaan. Hun kwam het voor, dat het, nadat men het over de beginselen was eens geworden, niet verder was voortgezet. Van meer dan eene zijde werd in dit verband nogmaals de wenschelijkheid betoogd van eene vereeniging van de Departementen van Marine en van Oorlog tot een Departement van Landsverdediging; nu tusschen de beide Departementen van meer samenwerking is gebleken dan ooit te voren, scheen de gelegenheid voor verwezenlijking van dezen wensch niet ongunstig.

Overgaande tot de bespreking van de beginselen, waaromtrent dat overleg tot overeenstemming leidde, verklaarden vele leden, geheel in te stemmen met de gedachte, dat de artilleristische verdediging in hoofdzaak moet worden gevoerd met op den wal opgesteld zwaar geschut. Ook de afsluiting der havens en zeegaten door torpedoversperringen vond vrijwel algemeenen bijval.

Krachtige bestrijding ontmoette evenwel de wensch des Ministers, eene divisie van gepantserd materieel beschikbaar te hebben tot het optreden buitengaats.

Deze divisie zal, volgens de Memorie v. Toelichting, moeten bestaan uit Hr. Ms. „Jacob van Heemskerck" en drie nieuw te bouwen pantserschepen van nagenoeg hetzelfde type, en moeten dienen om den vijand te beletten het opnemen van de betonning te verhinderen, en voorts om hem van eene blokkade of van plannen tot landing te doen afzien. Vervallen schijnt dus te zijn het tactisch offensief optreden vanuit eene goed versterkte operatiebasis tot ondersteuning der kustverdediging, dat door 's Ministers ambtsvoorgangers met name door de Ministers Van der Wijck en Ellis met zooveel kracht werd verdedigd. Had men ten minste de Memorie van Toelichting goed begrepen, dan zou een offensief optreden van de pantserschepen beperkt blijven tot de eerste dagen van den oorlogstoestand en alleen moeten strekken om den vijand, „die in dit stadium der operatiën nog niet in zijne volle kracht optreedt", snelle slagen toe te brengen en hem zoo ver verwijderd te houden, dat de noodige maatregelen tot verdediging kunnen worden genomen. Met betrekking tot het verhinderen van eene blokkade of van het ontschepen van een landingsleger scheen de Minister niet zoozeer gedacht te hebben aan een feitelijk optreden van zijne vier pantserschepen als wel aan de vrees, welke de aanwezigheid van die oorlogsbodems op den vijand zou uitoefenen bij het beramen zijner operatiën. Gevraagd werd, of het ook in verband met deze inkrimping van de werkingssfeer is, dat thans 4 van deze schepen als voldoende worden

voorgesteld, terwijl de Minister ELLIS, alsook blijkens de mededeeling van dien bewindsman [1]) de Commissie in zake samenwerking van land- en zeemacht, 6 pantserschepen als minimumeisch meende te moeten stellen.

Vele leden verklaarden, niet te kunnen begrijpen, hoe de Minister, na tot het juiste inzicht te zijn gekomen, dat een tactisch offensief optreden buitengaats ter ondersteuning van de kustverdediging geen zin heeft, nochtans pantserschepen verlangt om den vijand in open zee te bestrijden.

Het is nu eenmaal een feit, dat onze geldmiddelen het ons onmogelijk maken, schepen te bouwen, welke ook slechts eenigermate met de slagschepen der groote zeemogendheden in vergelijking kunnen komen; daargelaten nog, dat de grootste slagschepen van gisteren voor den oorlog van morgen als ten eenenmale ontoereikend worden beschouwd en de wedloop voorshands geen einde schijnt te zullen nemen [2]). Wat zullen schepen van het type „Heemskerck", van 5000 ton, kunnen uitrichten tegen oorlogsbodems van een 3 à 4 maal grootere waterverplaatsing? Het is duidelijk, dat zij door het ver dragend vijandelijk geschut ontredderd zullen zijn voordat zij zelfs nog een schot hebben kunnen lossen. De Regeering heeft dit ook ingezien en wenscht juist daarom het optreden buitengaats te beperken tot „het stadium der operatiën, waarin de vijand nog niet in zijn volle kracht optreedt." Eene nadere omschrijving van dit stadium, met opgave van de kracht, welke een vijand daarin zou kunnen ontwikkelen, werd met groote belangstelling van den Minister tegemoet gezien. Gesteld, zoo zeide men, dat de vijand ons zou willen beletten onze betonning op te nemen of zelf onze buitengronden zou willen betonnen, is dan waarschijnlijk, dat hij daartoe materieel zou aanwenden, dat in gevechtswaarde voor onze pantserschepen onderdoet? Een van beide zal zich voordoen, meende men. Of de vijand treedt op, al dan niet met zijne volle kracht, maar in elk geval met meer kracht dan waarover wij beschikken; onze pantserschepen zullen dan wijs handelen door op de reede te blijven. Of de vijand is niet zoo verstandig en zendt slechts enkele lichte vaartuigen; in dit weinig waarschijnlijk geval zou de bestrijding, meende men, even goed of zelfs beter door zeewaardige torpedobooten kunnen geschieden; het bewijs dat daarvoor de zooveel duurdere pantserschepen zouden noodig zijn, is in de Memorie van Toelichting niet te vinden.

Van zoo mogelijk nog minder beteekenis achtten de leden hier aan het woord de rol, welke de Minister aan zijne vier

---

[1]) Memorie van Antwoord betreffende hoofdstuk VI der Staatsbegrooting 1905, bladz. 13.

[2]) Gewezen werd hierbij op een artikel van den heer d'ESTOURNELLES DE CONSTANT in »Le Matin" van 21 September 1906, waarin deze staatsman de aandacht vestigt op de steeds toenemende eischen, waardoor schepen van 18000 ton, welke 50 milllioen frank kosten, reeds als verouderd worden beschouwd en schepen van 25000 à 26000 ton, van ten minste 65 millioen frank, worden noodig geacht.

pantserschepen toedenkt om ons land te beveiligen tegen eene blokkade of de ontscheping van eene landingsvloot. De Minister stelt voorop, dat, indien zulke operatiën door een krachtige zeemacht worden gesteund, de Nederlandsche marine niet kan hopen die afdoende te keeren. Onze vloot zou derhalve alleen dan waarde hebben, indien 's vijands operatiën niet door eene krachtige zeemacht werden gesteund. Voor dat geval schijnt de Minister te verwachten, dat de aanwezigheid van onze schepen den vijand de overtuiging zou schenken, dat bedoelde operatiën niet zonder aanzienlijke machtsontwikkeling zouden knnnen worden ondernomen, welke overtuiging oorzaak zou kunnen zijn, dat van zoodanige operatiën werd afgezien. Deze gedachtengang scheen niet vrij van naïveteit. Het was toch immers te verwachten, dat de vijand de voor zijne plannen aan te wenden middelen vooraf zou hebben overwogen, ook in verband met den van onze zijde te verwachten tegenstand. Maar daarmede zou tegelijkertijd het geheele argument ten gunste van de pantserschepen vervallen.

Het eenige geval, dat zich zou kunnen voordoen, waarin de pantserschepen met kans op welslagen zouden kunnen optreden, zou dus zijn in het begin van den oorlogstoestand, tot dekking van de opneming der betonning. Voor alle andere gevallen mag men ten hoogste de hoop koesteren, dat de verslagen schepen zich achter de verdedigingswerken terug kunnen trekken en daar kunnen medewerken met het zware geschut, dat aan den wal is opgesteld. Het scheen hier niet te onpas, te herinneren aan de woorden van den Minister Ellis, dat indien men zich wil bepalen tot eene zuiver passieve verdediging aan de zeezijde, het geen nut heeft kostbare offers te brengen voor den aanbouw van schepen, waar kanonnen aan den wal veel beter die verdediging op zich kunnen nemen; „un canon à terre vaut mieux qu'un vaisseau de mer" [1]). Men meende ten slotte niet te mogen nalaten, te wijzen op den ontmoedigenden invloed, welke de nederlaag van onze pantserschepen, in de eerste dagen van den oorlog, op onze geheele verdediging zou hebben.

Afgezien van het feit, dat 's Ministers vier pantserschepen niet het minste gewicht in de schaal zouden kunnen werpen, wanneer de vijand, die toch wel altijd over eene veel aanzienlijker vloot zal hebben te beschikken dan wij, tot eene blokkade of het doen eener landing zou willen overgaan, meende men er ook nog op te moeten wijzen, dat, wanneer onze verdediging aan den wal naar behooren is ingericht, mijnen den toegang tot havens en zeegaten afsluiten, en eene vloot van zeebouwende torpedovaartuigen gereed is om den vijand voortdurend te verontrusten, het gevaar voor blokkades of landingen minder groot is. In de Memorie van Toelichting is er reeds opgewezen, dat de „vesting Holland" door hare hydrographische gesteldheid

---

1) Memorie van Antwoord betreffende het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 1906, bladz. 12.

aan een aanval van over zee eigenaardige moeilijkheden biedt, aangezien het verblijf van diepgaande schepen in de nabijheid der kust bij eenigszins ruwe weersgesteldheid onveilig en gemeenschap tusschen schepen en den wal in de meeste omstandigheden van weer en wind zeer bezwaarlijk, bij vele gelegenheden zelfs volstrekt uitgesloten is. De Minister heeft er voorts nog eens de aandacht op gevestigd, dat uit de jongste zeeoorlogen is gebleken, dat men de zoo kostbare slagschepen niet waagt aan den altijd ongelijken strijd met het geschut der kustversterkingen. Wat de blokkade betreft, herinnerde men er aan, dat het in den oorlog in Oost-Azië aan de ter plaatse zeer sterke Japansche scheepsmacht nimmer is gelukt, zelfs den nauwen toegang van Port-Arthur effectief te blokkeeren.

Enkele leden maakten bovendien de opmerking, dat bij het zoeken naar een stelsel van verdediging hier te lande veelal wordt uitgegaan van de gedachte, dat Nederland door een grooteren of kleineren vijand zal worden aangevallen en zich zonder hulp tegen dezen zal hebben te verdedigen. Deze gedachte, meenden zij, is geheel onjuist. Zij leidt tot stelsels van verdediging, die slechts ten deele kunnen worden verwezenlijkt, die lange jaren op de geleidelijke uitwerking moeten wachten, tot een toestand van altijd zoeken en nooit gereed zijn, van veel geld uitgeven en er weinig voor koopen, kortom tot eene duurzame onevenredigheid tusschen voornemen en daad. Wordt Nederland in een oorlog betrokken, dan zal dat zijn in eene botsing tusschen twee of meer groote mogendheden. Een aanval op Nederland van een dezer mogendheden zou zulk eene botsing veroorzaken. Nederland zal dus zijn een bondgenoot van een der groote militaire mogendheden en onze militaire middelen zullen onder de leiding van dien bondgenoot aan den strijd een zeer bescheiden aandeel nemen. Houdt men dit goed in het oog, dan spreekt het ook, meenden deze leden, vanzelf, dat wij aan onze weerkrachten gansch andere eischen zullen hebben te stellen dan thans gemeenlijk geschiedt bij de onderstelling, dat wij ons alleen zullen hebben te verdedigen tegen een overmachtigen vijand.

Verscheidene andere leden konden met vorenstaande beschouwingen over de nutteloosheid van pantserschepen niet instemmen. Zij waren het volkomen eens met den Minister, die ten deze trouwens slechts bevestigt wat door zoovelen zijner voorgangers is verklaard, dat wij voor de verdediging van het Rijk in Europa eenige pantserschepen niet kunnen ontberen. Evenmin als te land kan aan de zeezijde van een uitsluitend lijdelijk defensieplan iets goeds worden verwacht. De leden hier aan het woord konden zich dan ook niet voorstellen, dat de Minister, die ten vorigen jare pantserschepen noemde als het eenige middel om aan de zuiver passief gevoerde verdediging het „onmisbaar element" van actief optreden toe te voegen [1]), thans dit actief optreden

1) Memorie van Antwoord betreffende het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 1906, bladz. 4.

zou wenschen te beperken tot de eerste dagen na het uitbrek van den oorlog. Ook zij stelden er daarom prijs op, te verneme waarom de Minister in strijd met het voorstel van den Minist ELLIS en van de meergenoemde commissie, meent dat met pantserschepen kan worden volstaan. Men herinnerde er aa dat die commissies twee divisies, elk van 3 schepen, nood oordeelde. Eene dier divisiën kon den vijand vasthouden voor ee geblokkeerde haven, terwijl de andere beschikbaar bleef vo actief optreden. Blijft men met de commissie 3 schepen aanneme als het tactisch minimum eener divisie, dan wordt dat strategis voordeel in het plan van den Minister prijs gegeven. Zeker k het niet in de bedoeling liggen, met onze betrekkelijk klei schepen offensief te willen optreden tegen een oppermachtig vijand, maar juist ten gevolge van de omstandigheid, dat on schepen zooveel kleiner zijn en minder diepgang hebben d de slagschepen van een eventueelen tegenstander, zullen zij zi dichter bij de kust kunnen bewegen. Zoowel bij eene blokka als bij eene poging tot het ontschepen van landingstroep zullen zij dientengevolge een krachtigen steun kunnen bied aan de landmacht. De eigenlijke blokkade toch zal wel h meest aan kleine schepen, als kruisers en torpedojage worden opgedragen en tegen deze zouden onze oorlogsbode met goeden uitslag kunnen optreden. Bij eene landing zull eveneens de groote slagschepen een eind uit de kust blijv en dus het optreden van onze schepen tegen de transportva tuigen weinig kunnen bemoeilijken.

Men ontkende dezerzijds allerminst, dat de vijand, die ee operatie tegen ons land zou willen ondernemen, zijne stri macht wel zal regelen naar den wederstand, welken hij kan v wachten; maar men betoogde, dat het bij het overwegen v een dergelijk plan geen onverschillige zaak is, of men weet, d wij de uitvoering daarvan lijdelijk zullen moeten aanzien, d wel of met de mogelijkheid van een krachtig optreden onz zijds buitengaats zal moeten worden gerekend. De meenin dat het gevaar van oorlog voor ons land hoofdzakelijk is g legen in de mogelijkheid van een botsing tusschen groo mogendheden in West-Europa werd door de leden hier aan h woord aanvaard. Zij zagen daarin evenwel juist eene reden o te zorgen, dat niet lichtvaardig tot het schenden van onze ne traliteit zou worden overgegaan. Aan onze nationale posit zijn wij schuldig al datgene te doen, wat mogelijk is om on neutraliteit te doen eerbiedigen. Hoe zouden wij b.v. eene vija delijke operatie op de Schelde kunnen verhinderen, indien w niet over enkele grootere schepen beschikken? De meening, dat aanwezigheid van eenige gepantserde schepen met een flink aant zeewaardige torpedovaartuigen den vijand van eene operatie teg onze kusten zou doen afzien, kwam hun volstrekt niet zoo ong rijmd voor. Juist in geval van een oorlog tusschen twee groo mogendheden zou het zeer goed mogelijk zijn, dat de aanzienlij machtsontwikkeling, welke voor die operatie noodig zou zijn, vo

de betrokken partij eene reden werd om daartoe niet dan in de uiterste noodzakelijkheid over te gaan. Zijn wij niet in staat onze neutraliteit te doen eerbiedigen, dan zullen wij er ons op hebben voor te bereiden bij een eventueelen oorlog in enkele weken heel wat meer schade te lijden dan thans onze geheele Marinebegrooting beloopt.

Het onderhouden van een voldoend aantal torpedoboot-vernielers en torpedobooten werd derhalve ook door deze leden onmisbaar geacht; maar zij meenden er toch op te moeten wijzen, dat daarmede alleen niet kan worden volstaan en dat torpedo-vaartuigen den steun van enkele groote schepen niet kunnen missen. Over het type van die grootere schepen bestond evenwel verschil van meening. Sommigen meenden met de Regeering, dat pantserschepen van het type-„Heemskerck" daarvoor 't meest geschikt zijn; anderen waren van oordeel, dat vooral op snelheid behoorde te worden gelet en gaven daarom aan kruisers de voorkeur.

Enkele leden meenden, dat het hebben van een of meer pant-serschepen ook wenschelijk is voor vlagvertoon. Tegenover de meening van sommige anderen, dat vlagvertoon eene geheel overbodige zaak is, stelden zij de ervaring, dat de komst van een Nederlandsch oorlogsschip in vreemde havens, ook al is dat een schip van bescheiden afmetingen, ons prestige zeer ten goede komt. De opmerking werd evenwel van verschillende zijden gemaakt, dat — daargelaten of het nut van vlagvertoon ooit het bouwen van een pantserschip zou rechtvaardigen — de Minister, blijkens het medegedeelde op bladz. 10 der Memorie van Toelichting, een der vier pantserschepen van het type „Koningin-Regentes" wenscht te gebruiken voor reizen tusschen Indië en Nederland, waarbij dan tevens gelegenheid zal zijn tot vlagvertoon in buitenlandsche havens.

Met betrekking tot de inrichting der zeemacht voor Oost-Indië bestond evenzeer verschil van meening.

Het had daarbij de aandacht getrokken, dat uit de Memorie van Toelichting niet blijkt, hoe de Gouverneur-Generaal over 's Ministers plannen denkt. Men meende, dat, in een zoo be-langrijk vraagstuk als dat van de verdediging ter zee in den Indischen Archipel, de Gouverneur-Generaal wel over die plan-nen had mogen zijn gehoord. Mocht dit, zooals sommige leden onderstelden, inderdaad zijn geschied, dan behoorde toch de volksvertegenwoordiging van de meening van den landvoogd niet onkundig te worden gelaten; te minder nu die meening tevens die is van een zoo bij uitstek deskundige.

Ook voor Indië hadden verscheidene leden tegen het bouwen van pantserschepen overwegend bezwaar. Dit bezwaar was ge-grond op dezelfde overwegingen, welke het nut dezer schepen voor de verdediging van het Rijk in Europa deed ontkennen. De Minister, aangespoord door het voorbeeld van machtige Rijken, gaat weder een stap verder dan zijn voorgangers en wenscht voor

Indië vier pantserschepen te doen bouwen van omstreeks 7000 t
maar ook deze schepen zullen klein zijn in verhouding tot
zooveel grootere, waarover de groote zeemogendheden beschikk
Bovendien werd gewezen op hetgeen de Minister verklaart
bladz. 7 der Memorie van Toelichting, „dat het geraden is
kracht dezer schepen in de bewapening en bescherming
zoeken en zich met eene matige snelheid tevreden stellen."

Intusschen waren er ook onder de leden, die den bouw
pantserschepen voor de verdediging van het Rijk in Eur
volstrekt doelloos achtten, verscheidenen, die meenden, dat
vraag zich voor Indië anders voordoet. Kan men hier te la
bij de kustverdediging volstaan met de hulp van drijve
mijnen en torpedomaterieel, dat in de talrijke toegangen tot d
kust kan worden gestationneerd en den steun van groote sche
kan ontberen, in Indië is dat niet het geval. Daar kan men bij
oorlog een landingsleger verwachten met eene talrijke transp
vloot, die niet als in Europa uit eene nabijgelegen haven
zijn uitgeloopen, maar bij hare nadering op de kusten re
eene tamelijk lange reis achter den rug zou hebben. Daar b
bovendien de gesteldheid der zee eigenaardige gevaren
groote slagschepen. Onder die omstandigheden vertrouwde n
dat daar een krachtig eskader den vijand ernstige verlie
zou kunnen doen lijden, hem misschien in verwarring
brengen en daardoor tot het mislukken van den aanval zou kun
bijdragen. Hier te lande kan de zorg voor het afweren van e
landing voor het grootste gedeelte aan het landleger wor
overgelaten; in Indië, waar de troepenmacht op Java is ge
centreerd, is eene actieve macht van groote schepen onmist
om de buitenbezittingen te beschermen. Het scheen in dit
band niet zonder belang te herinneren aan de verklaring
kapitein ter zee VAN ROSSUM, dat in den jongsten oorlog in g
enkel opzicht gebleken is, dat betrekkelijk kleine pantsersche
minder goede diensten zullen bewijzen dan groote slagschepe

Gevraagd werd intusschen, waarom de Minister juist
pantserschepen van 7000 ton noodig acht. Waarop berust
aantal? Waarop berust de als eisch gestelde waterverplaatsi

Is het werkelijk mogelijk, zoo werd verder gevraagd, dat d
schepen door het Oostervaarwater de reede van Soerabaja
reiken? Op bladz. 10 der Memorie van Toelichting is spr
van verdediging van de toegangen tot de reede, dus ook
den westelijken toegang, maar van eene verdieping van d
toegang is geen gewag gemaakt. Men verloor niet uit het
dat het optreden onzer scheepsmacht in Indië zooveel moge
los van Soerabaja moet zijn; maar men meende, dat toch de
lijkheid moet ondersteld blijven, dat zich omstandigheden v
doen, waaronder de schepen in de noodzakelijkheid komen
Soerabaja binnen te vallen. Twijfel scheen zelfs gerechtvaard

[1]) Orgaan der Vereeniging ter beoefening van de krijgswetens
1905—1906, bladz. 555.

of het wel mogelijk is een zeeoorlog in de Indische wateren te voeren, wanneer niet de gelegenheid bestaat voor de reparatie, uitrusting en dergelijke van tijd tot tijd terug te vallen in een haven van Oost-Java. De vraag, welke de voornemens zijn met betrekking tot de toegangen der haven van Soerabaja scheen daarom allerminst van belang ontbloot. Het is toch een feit, dat voor schepen van eenigen diepgang de reede thans slechts gedurende enkele uren per etmaal toegankelijk is. Dat de schepen eventueel, bij spannenden strijd, voor de haven op het tij zouden moeten wachten, kwam minder wenschelijk voor.

Verscheidene leden zouden aan een grooter aantal schepen van kleinere afmeting de voorkeur geven. Tegenover groote pantserschepen van den vijand zou het al zeer weinig verschil maken, of wij komen met een schip van 5000 dan wel met een van 7000 ton. Daarentegen kan het wel, vooral ter handhaving van de neutraliteit, van belang zijn, dat wij op verschillende plaatsen van den uitgestrekten Archipel schepen hebben. Zal voorts, zoo vroeg men, de matige snelheid, waarmede de Minister zich tevreden wil stellen, niet een groot bezwaar zijn, wanneer de voorgestelde schepen optreden in gezelschap van een of meer der weliswaar door den Minister niet in zijn plan opgenomen, maar toch nog bestaande pantserdekschepen, die eene snellere vaart hebben?

Ook in verband met deze vraag zou men gaarne nader zien uiteengezet, hoe de Minister zich het gebruik der zeemacht in de Indische wateren voorstelt; wat dienaangaande in de Memorie van Toelichting is medegedeeld werd niet zeer duidelijk en volledig geacht. Zoo zegt de Minister op bladz. 10: „Voor de aanwending dezer scheepsmacht in Indië in oorlogstijd kunnen geen bepaalde regelen worden gesteld; zij dient te worden afhankelijk gesteld van de sterkte en de te vermoeden of reeds gebleken handelwijze des vijands." Kon inderdaad niets meer worden medegedeeld, dan scheen het uitermate moeilijk, zich een oordeel te vormen over hetgeen met betrekking tot de samenstelling der vloot, het type der schepen en de daaraan te stellen eischen het meest wenschelijk moet worden geacht. Ten bewijze, dat het hier geen zaak geldt, waarover alle deskundigen het eens zijn, vestigden sommigen de aandacht op de „Beschouwingen naar aanleiding van den Japansch-Russischen zee-oorlog" door den luitenant ter zee VAN ASBECK, welke officier tot de slotsom komt, dat pantserschepen voor Indië evenmin deugen als voor Nederland en dat wij onze kracht moeten zoeken in kruisers en torpedomaterieel.

De op de uiteenzetting van 's Ministers denkbeelden omtrent de taak en de samenstelling van onze zeemacht volgende opgave van het bestaande materieel, dat zich in goeden staat bevindt en geacht kan worden, wat strijdwaarde betreft, aan de heden ten dage te stellen eischen te beantwoorden, kwam weinig bemoedigend voor. Men was daardoor evenwel niet verrast en loofde het in den Minister, dat hij in plaats van moedwillig de oogen

Zij wezen er op, dat de Minister wel terloops er aan herinnert, dat de bruikbaarheidsduur dusver werd aangenomen, niet op 25 en 20 jaren, maar op 20 en 15 jaren, maar dat Zijne Excellentie het niet noodig acht, dit verschil in zienswijze met zijne ambtsvoorgangers toe te lichten. Wat nog sterker is, de Minister verklaart twee bladzijden verder, dat in de vervanging van de pantserschepen „Kortenaer", „Piet Hein" en „Evertsen", in 1893 tegelijk op stapel gezet en in 1895 voor den dienst gereed gekomen, alsmede van de pantserdekschepen „Koningin Wilhelmina der Nederlanden", voltooid in 1894, „Holland", „Zeeland" en „Friesland" voor den dienst gereed in 1897—1898, en „Utrecht", „Gelderland" en „Noordbrabant", die in 1900—1901 voor het eerst in dienst kwamen, zoo mogelijk spoedig dient te worden voorzien, aangezien alle deze schepen niet aan de moderne eischen voldoen. Deze verklaring had in tweeërlei opzicht de aandacht getrokken. In de eerste plaats, omdat zij zich niet geheel scheen aan te sluiten aan de volgende woorden op blz. 2 der Memorie van Antwoord betreffende de begrooting van het loopende jaar: „. . . . . stelt ondergeteekende er prijs op te verklaren, dat, voor zoover hem bekend, althans in laaste 10 à 15 jaren geen enkele uitgave voor de weermiddelen te water ter verdediging van het Rijk in Europa is gedaan, waarvan de doeltreffendheid door een later Minister is betwijfeld." Hoe is het te verklaren, zoo vroeg men, dat de Minister nog geen jaar later tot zoo geheel verschillend inzicht is gekomen? In de tweede plaats volgt, meende men, uit 's Ministers afkeurend oordeel over deze schepen, waarvan het oudste eerst sedert 12 jaren in dienst is, dat de vroeger aangenomen bruikbaarheidsduur van 20 jaren te ruim was. Ook al zou men bereid zijn aan te nemen, dat zich bij de schepen, welke de Minister wenscht te doen bouwen, geen van de teleurstellingen zal voordoen, welke werden ondervonden bij een aantal van de zooeven genoemde vaartuigen, dan kon men toch moeilijk in de daarmede opgedane ervaring eene vingerwijzing zien, dat de bruikbaarheidsduur zonder bezwaar tot 25 jaren zou kunnen worden verlengd. En ook de Memorie van Toelichting bevat zoodanige vingerwijzing niet. Integendeel, op bladz. 1 wijst de Minister op de „rusteloos voortschrijdende techniek", waardoor de verhouding tusschen de waarde van verschillende strijdmiddelen telkens meer of minder belangrijke wijziging ondergaat.

Door sommigen werd hieraan toegevoegd de vraag, welke gevolgen het in gevecht brengen van deze schepen van mindere bruikbaarheid zal hebben voor de bemanning, die volgens hen zou worden blootgesteld aan vernietiging, zonder ernstige kans om door kracht van verweer het leven te behouden.

De leden hier aan het woord waren op grond van een en ander van meening, dat het plan van aanbouw van den Minister in geen opzicht aannemelijk is. In den onmiddelijken nood wordt daardoor niet voorzien en wanneer eindelijk na verloop van jaren de als minimum noodig geoordeelde sterkte zal zijn be-

reikt, zullen de schepen, die het eerst gebouwd werden, al weder als geheel verouderd, onvoldoende moeten worden geacht.

Sommigen van de leden, die zich met het door den Ministe ontworpen beeld van de zeemacht over het algemeen wel konde vereenigen, vroegen, waarom niet de Minister het voorbeel zou kunnen volgen, door zijn ambtgenoot van Oorlog gegeven en evenals deze voor de Stelling-Amsterdam doet, een fonds i het leven roepen voor vlootbouw. Werd aan dit denkbeeld gevol gegeven, dan zou de aanbouw veel spoediger kunnen ge schieden, b.v. in een 5- of 10tal jaren en zou de betaling ove een langer tijdsverloop worden verdeeld, b.v. over 20 of 25 jaar

Hiertegen werd evenwel aangevoerd, dat, wanneer men eers b.v. in 5 of 10 jaren het plan van aanbouw uitvoerde en d kosten daarvan over 25 jaren verdeelde, er een tijdvak van 15 of 20 jaren zou zijn, gedurende hetwelk wel jaarlijks eenig millioenen voor de vloot zouden moeten worden uitgegeven in den vorm van rente en aflossing der aangegane leening, maa geen nieuwe aanbouw zou kunnen plaats hebben. De vloot zou dan van jaar tot jaar achteruitgaan en na afloop van de 25 jaren zou er nauwelijks een enkel bruikbaar schip meer zijn.

De voorstanders van het denkbeeld van een afzonderlijk fond erkenden, dat dit het geval zou zijn, indien men op eens he geheele plan wilde verwezenlijken, en niet tevens gelden voo de geleidelijke vervanging beschikbaar stellen. Aan het bezwaa ware evenwel tegemoet te komen door thans alleen datgene aa te bouwen, wat het allernoodigst is, en het overige niet met die spoed. Men zou b.v. kunnen besluiten tot aanbouw op korte termijn, van bijv. 3 of 5 jaren, van het volgende materieel:

a. voor de verdediging van het Rijk in Europa:

20 torpedobooten type „Ophir", per schip	0.3	6.—
3 kanonneerbooten voor de Zuiderzee, per schip	0.45	1.35
3 kanonneerbooten voor de beneden-rivieren, per schip	0.45	1.35
4 onderzeebooten, per schip	0.525	2.1

b. voor den dienst in de koloniën:

6 torpedobootvernielers, per schip . .	0.7	4.2
15 torpedobooten, „ „ . .	0.3	4.5
Samen . . .		19.5 millioen

Wanneer men dan voor dit bedrag, voor alle zekerheid gesteld op 20 millioen gulden, een fonds vormde, dat b.v. over 10 jaa moest zijn gedelgd, zou, met inbegrip van de rente gedurend dat tijdvak niet meer dan 2.3 millioen jaarlijks verschuldigd zijn Gesteld dat men bleef vasthouden aan het in de laatste jaren al normaal voorgestelde bedrag van 4.2 millioen 's jaars, dan zou men dit plan volgende, binnen een paar jaren eene flinke versterking krijgen van torpedomaterieel en bovendien nog 1.9 millioe 's jaars beschikbaar hebben voor den aanbouw van grooter

schepen. Na 10 jaar zou voor het fonds geen storting meer worden vereischt en zou dus weer over de volle 4.2 millioen voor nieuwen aanbouw kunnen worden beschikt. Verscheidene leden waren van oordeel, dat aan dit denkbeeld alle overweging behoorde te worden geschonken. Zij zagen geen anderen weg om, zonder van de natie te zware offers te vorderen, iets te doen, waardoor onze weermiddelen ter zee in eenigszins behoorlijken toestand zouden komen.

Sommige leden meenden, dat het beter zou zijn voor het oogenblik alle kracht te concentreeren op de aanschaffing van torpedomaterieel en mijnen. Indien daarvoor gedurende een paar jaar 4.2 millioen werd uitgegeven, zou onze weerbaarheid belangrijk zijn vooruitgegaan. Indien de Regeering met een dergelijk voorstel kwam, zou ten minste kans bestaan op eene principieele beslissing, want over de doelmatigheid van dit materieel bestaat nagenoeg geen verschil van gevoelen.

Verscheidene andere leden achtten het onbillijk, er den Minister een verwijt van te maken, dat hij bij zijne voorstellen rekening heeft gehouden met het bedrag, dat jaarlijks voor aanbouw zou zijn te besteden. Dat doen per slot van rekening allen; het verschil loopt alleen over het bedrag. De Minister maakt nu eenmaal deel uit van een Kabinet dat, ook wat de defensie betreft, het concentratieprogram van 21 Januari 1905 als richtsnoer heeft te nemen, en als zoodanig mag de Minister bij zijne voorstellen niet gaan boven een zeker bedrag, dat met de draagkracht der natie in overeenstemming is. Dat eene dergelijke politiek ietwat smalend zou mogen worden aangeduid als politiek van het eindcijfer, meende men te mogen betwisten. Veeleer verdiende de Minister den dank der Kamer voor zijn streven om, met terzijdestelling van hetgeen hem wellicht als militair aantrekkelijk zou voorkomen en rekening houdende met wat financieel bereikbaar is, het land in behoorlijken staat van tegenweer te brengen. Plannen, gebaseerd op een jaarlijksch bedrag van f 4.2 millioen voor nieuwen aanbouw, zouden in volslagen strijd zijn met het verkiezingsprogramma van de partijen, waaruit het Kabinet is voortgekomen, en mochten dus van den Minister niet worden verwacht. Daarentegen was een plan, waarbij bedoeld bedrag tot f 3 651 000 werd teruggebracht, naar het oordeel van een aantal van de leden hier aan het woord, alleszins aannemelijk. Het bezwaar van het groot aantal jaren waarover de aanbouw is verdeeld, zou weliswaar niet geheel, maar toch voor een deel worden ondervangen, wanneer de Minister gevolg zou kunnen geven aan den wensch van vele leden, die den aanbouw van pantserschepen voor de verdediging van het Rijk in Europa eene doellooze uitgaaf achtten, en in plaats van aanbouw van pantserschepen de torpedovloot wilde uitbreiden. Twijfel scheen intusschen gerechtvaardigd, of het plan ooit zou worden afgewerkt. Vermoedelijk toch zou een volgend Minister wel weer andere voorstellen doen.

Sommige andere leden, die insgelijks van oordeel waren, dat

formatie op te nemen en die niet als overcompleet te beschouwen; van dezen toch mag meer zeemanservaring worden verwacht dan van de adelborsten van het Instituut.

Tegen de voorgestelde formatie van het personeel van den stoomvaartdienst bestond bij vele leden ernstig bezwaar. Vermits die formatie niet uitsluitend betrekking heeft op 's Ministers toekomstvloot, maar ten nauwste verband houdt met de ook afgescheiden daarvan voorgenomen reorganisatie van het machinekamerpersoneel, achtte men het wenschelijk de bezwaren uiteen te zetten bij de bespreking van dit laatste punt.

Volgens bijlage III der Memorie van Toelichting bedraagt het verschil tusschen de benoodigde sterkte der zeemacht in oorlogstijd, volgens de door den Minister gedachte organisatie, en de werkelijke sterkte van het personeel op 1 Januari 1906:

Luitenants ter zee 1ste klasse	16	of 13 pct.
Hooger machinekamerpersoneel . . .	591	„ 67 „
Adelborsten 1ste klasse	28	„ 58 „
Matrozen 1ste en 2de klasse	281	„ 23 „

De gemiddelde sterkte van het personeel is gedaald als volgt:

1903	9 699 man.
1904	9 459 „
1905	9 436 „
1906	8 955 „
1907	7 664 „

Ondanks het feit, dat sedert 1904 het Nederlandsche eskader van 6 tot 5 schepen is teruggebracht, bedraagt, naar men uit eene berekening van den Minister van Koloniën meende te mogen afleiden, het bestaand tekort aan personeel in Indië nog 341 man [1]).

In het licht van deze cijfers zou men gaarne vernemen, welke vooruitzichten de Minister meent te hebben ten aanzien van de bemanning van eene vloot volgens zijn plan. Van te meer belang scheen dit, omdat, volgens bijlage II der Memorie van Toelichting, in de laatste jaren, waarin de drie pantserschepen type-„Kortenaer" in de formatie zijn opgenomen, dat is dus tot 1920, eenige schepen boven de formatie van 's Ministers plan aanwezig zullen zijn: in 1910 is er dit reeds één, later zijn het er meer. Tenzij men de schepen als dood kapitaal mocht willen opleggen, scheen versterking van het personeel hierdoor onvermijdelijk.

In dit verband werd tevens gevraagd, wat des Ministers voornemens zijn met betrekking tot Hr. Ms. monitor „Reinier

---

1) Uitgewerkte en toelichtende staat, behoorende bij de begrooting der uitgaven van Nederlandsch-Indië voor 1907, hoofdstuk II, afdeeling IX, noot 66, op bladz. 25. De Minister van Koloniën berekent daar, dat wegens vacatures en mutatiën de geraamde rantsoenen met f 59 159 kunnen worden verminderd. Hij rekent dus op $\frac{59\,159}{365 \times 47^5} = 341$ man minder dan de geraamde sterkte van 3207 koppen. Dit getal moet dus worden gelezen 2766.

Claeszen" en met de zeven pantserdekschepen, welke niet in den staat, als bijlage II bij de Memorie van Toelichting gevoegd, zijn opgenomen.

Voor zoover de beoordeeling van 's Ministers beleid niet is af te scheiden van het oordeel over hetgeen de Minister in de toekomst wenschelijk acht, konden vele leden zich op grond van vorenstaande beschouwingen met dat beleid niet vereenigen. Verscheidenen voegden daaraan nog toe, dat zij tot hun leedwezen bij den Minister niet die mate van ernst hadden kunnen constateeren, welke voor het vervullen van de onder de tegenwoordige omstandigheden zoo uiterst moeilijke functiën van hoofd van het Departement van Marine onontbeerlijk scheen. Kon ten vorigen jare het toezeggen van overweging op tal van punten nog als een bewijs van voorzichtigheid van een pas opgetreden bewindsman worden aangemerkt, zeer teleurstellend was het, te zien, dat ook thans weder overwegen en nog eens overwegen van de Memorie van Toelichting schering en inslag vormt.

In eene der afdeelingen werd door den heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK eene Nota, houdende beoordeeling van het beleid van den Minister, ingediend, welke aan dit Verslag is toegevoegd.

§ 2. *Materieel.*

Nieuwe aanbouw.

Na de uitvoerige besprekingen gewijd aan de denkbeelden des Ministers omtrent de samenstelling der vloot en omtrent het plan van aanbouw, door middel waarvan die samenstelling zou kunnen worden verkregen, meende men zich te kunnen onthouden van diepgaande beschouwingen over het voorstel tot aanbouw van een tweede pantserschip van het type-„Heemskerck".

Tegen het voorstel keerden zich niet alleen de leden, die het bouwen van pantserschepen voor de verdediging van het Rijk in Europa eene dwaasheid achtten en in het plan moeilijk anders konden zien dan een middel om 's Rijks werf te Amsterdam bezig te houden, maar ook verscheidenen, die van oordeel waren, dat, afgescheiden van alle overwegingen, versterking van de zeemacht in Indië vooraf moet gaan. Zij drongen er bij den Minister op aan, de aanvrage van een schip van het type „Heemskerck" terug te nemen om, zoodra de verwijding van de Oosterdoksluis zou zijn onderhanden genomen — wat naar men meende in de naaste toekomst mocht worden verwacht, — met een nader voorstel voor den bouw van een schip voor Indië te komen; een denkbeeld, dat blijkens bladz. 11 der Memorie van Toelichting ook met 's Ministers wenschen strookt. Sommigen van deze leden bepleitten den aanbouw van torpedomaterieel. Ook waren er enkele leden, die in de bestaande omstandigheden den aanbouw verkieslijk achtten van een pantserschip van het type „Koningin-Regentes."

Andere leden verklaarden, zich wel met het voorstel te kunnen vereenigen. Zij achtten het, nu Hr. Ms. „Jacob van Heemskerck" in 1908 gereed zal zijn, zeer wenschelijk, dat er zoo spoedig mogelijk althans nog één schip van gelijk type worde aangebouwd. Verscheidenen hunner verklaarden evenwel tevens uitdrukkelijk, dat aan hunne stem voor dit voorstel niet de beteekenis zou mogen worden gehecht als zouden zij zich met het door den Minister ontvouwde werkplan kunnen vereenigen.

Verscheidene leden gaven den Minister ernstig in overweging het voorstel uit de begrooting te lichten. Het hangt nu eenmaal ten nauwste samen met de ontwikkelde plannen en met het geheele vraagstuk onzer defensie en deze zzak is te belangrijk dan dat zij thans bij de behandeling der begrooting zou kunnen worden afgedaan. Beter scheen het daarom, ook met het oog op de Eerste Kamer, deze aangelegenheid bij afzonderlijk wetsontwerp, aanhangig te maken. De Minister zou hier slechts het voorbeeld hebben te volgen van den Minister RÖELL en uitvoering hebben te geven aan de door den Minister ELLIS in de Memorie van Toelichting betreffende de begrooting voor 1905 gedane toezegging. Niet alleen toch breidt zich de invloed van het plan ook over de begrootingen voor eene reeks van volgende jaren uit, maar de Kamer is thans niet in staat, het plan behoorlijk te beoordeelen: de tijd is daartoe te kort en de noodige gegevens, met name de conclusiën van het rapport der commissie in zake samenwerking van land- en zeemacht en het plan van den Minister van Oorlog aangaande de zijnerzijds aan te brengen verbeteringen, zijn aan de Kamer niet verstrekt. Uitstel zou bovendien het groote voordeel hebben, dat deskundigen zich over de denkbeelden van den Minister zouden kunnen laten hooren. Het denkbeeld van uitstel vond daarom bij vele leden instemming.

Vele andere leden kwamen met nadruk tegen dit denkbeeld op.

In de eerste plaats behoorden hiertoe de leden, die aan het heele plan weinig of geen waarde hechtten en daarin niet anders konden zien dan een, zij het dan ook waarschijnlijk weinig deugdelijk, middel om het tweede pantserschip binnen te loodsen. Zij wezen er op, dat de Minister in de Memorie van Toelichting op meer dan eene plaats blijk geeft, zelf weinig verwachting te koesteren, dat het plan zal worden uitgevoerd, hetgeen ook niet te verwonderen is, waar de Minister vooropstelt, dat de eisch van doelmatige inrichting eener zeemacht zich verzet tegen elke vastlegging voor geruimen tijd van de samenstelling van haar materieel en de organisatie van haar personeel.

Van de leden, die aanbouw van het pantserschip wenschelijk achtten, verklaarden verscheidenen zich insgelijks tegen tijdelijke terugneming van den post, welke slechts uitstel van het op stapel zetten van het schip kan tengevolge hebben. Het argument van de Eerste Kamer gaat hier, meenden zij, toch waarlijk niet op; men zou het dan voor elken begrootingspost kunnen geldig maken. Het voteeren van den post zal thans de Staten-

Generaal niet binden voor het verdere plan; maar, werd er een afzonderlijk wetsontwerp van gemaakt, dan zou dit allicht anders worden. Zij konden zich overigens moeilijk voorstellen, dat de Minister na zijne verklaringen in de Memorie van Toelichting, zich tot zoodanig uitstel zou leenen. Geschiedde dit wel, dan zou hun vertrouwen in den Minister daardoor niet worden versterkt.

Ook onder hen, die besliste tegenstanders van het voorstel waren, waren er een aantal, die zich met het denkbeeld in geenen deele konden vereenigen. Terugneming van den post zouden zij natuurlijk gaarne zien; die zou hun de moeite van verdere bestrijding besparen. Maar dan behoorde het ook eene terugneming te zijn zonder meer. Terugneming met het voornemen na eenigen tijd het voorstel opnieuw, maar dan afzonderlijk, te doen, kwam hun voor, niet in overeenstemming te zijn met de politieke eerlijkheid.

Bestaand materieel.

Men zou gaarne vernemen, hoe het oordeel des Ministers luidt over het denkbeeld van de Commissie in zake samenwerking van land- en zeemacht, Hr. M.'s pantserschepen „Kortenaer", „Piet Hein" en „Evertsen" ter verhooging hunner gevechtswaarde kanonnen van 21 cM. te geven, die geschikt zijn voor het gebruik van rookzwak buskruit en ingericht tot afgeven van snelvuur.

Het had de aandacht van sommige leden getrokken, dat, terwijl in het voorjaar Hr. M.'s pantserschip „Piet Hein" voor den dienst in West-Indië werd bestemd, thans Hr. M.'s pantserdekschip „Holland" daarheen zal worden gezonden. Gevraagd werd, om welke reden deze dienst niet altijd aan schepen van hetzelfde type wordt opgedragen.

In verband met het ongeval, dat Hr. M.'s pantserschip „Evertsen" ten vorigen jare op onze kust overkwam, en naar aanleiding van de verschillende grootere of kleinere ongevallen, welke ook in dit jaar bij de zeemacht schijnen te zijn voorgekomen, werd door sommige leden het verlangen uitgesproken, dat, wanneer aan een onzer schepen een ongeval overkomt, het voorbeeld van de Britsche marine worde gevolgd, waarbij in dergelijk geval een streng onderzoek pleegt te worden ingesteld door eene commissie van zeeofficieren, van welk onderzoek de uitkomsten worden openbaar gemaakt. Een officier, die zich omtrent het gebeurde niet voldoende kan verantwoorden, wordt in Engeland, hoe bekwaam hij overigens ook moge zijn, genoopt den dienst te verlaten. Dat van dergelijk flink aanpakken ten onzent geen sprake is, werd door verscheidene leden, die meenden, dat een krachtig optreden in dit opzicht van het hoogste belang is, ernstig betreurd.

Sommige leden vonden in deze verwijzing naar Engelsche toestanden aanleiding tot het plaatsen van de opmerking, dat zoowel wat het aantal ongelukken als wat het gehalte der officieren betreft, de Nederlandsche marine de vergelijking met de Britsche niet behoeft te schroomen.

Gevraagd werd, of niet de opbrengst van den verkoop van het oude materieel hooger zou zijn, indien de verkoop vroeger en meer algemeen werd bekend gemaakt dan in het afgeloopen jaar het geval was.

Door eenige leden werd de wenschelijkheid betoogd, met den verkoop van oud materieel te wachten totdat het op blz. 3 der Memorie van Toelichting bedoelde onderzoek bij het Departement van Oorlog zal zijn afgeloopen. Anders toch zou het te vreezen staan, dat wij geen behoorlijk kustgeschut hadden en evenmin schepen, welke, al zijn zij verouderd, toch nog bruikbare kanonnen voeren.

's Rijks werven.

Van verschillende zijden werd gevraagd, welke voornemens de Regeering koestert ten aanzien van 's Rijks werf te Amsterdam? De overweging, dat deze werf gedesorganiseerd wordt als er niet wordt gebouwd, kan niet nalaten invloed te oefenen bij het nemen van eene beslissing omtrent nieuwen aanbouw. Nu moet weer, meenden sommige leden, een schip van het type „Heemskerck" worden gebouwd, alleen om de werf aan het werk te houden totdat, na verwijding van de Oosterdoksluis, 's Ministers schip van 7000 ton zal kunnen worden op stapel gezet.

Opheffing van deze werf kwam aan verscheidene leden de eenige goede oplossing voor. In den tijd, gedurende welken die opheffing wordt voorbereid, zou dan wellicht torpedomaterieel kunnen worden aangebouwd. De bouw van groote schepen — gesteld, dat daarvan niet werd afgezien — zou zonder bezwaar aan de particuliere nijverheid kunnen worden opgedragen.

Andere leden meenden, dat het verkieslijk zou zijn, in afwachting van den bouw van het groote schip, diegenen onder de werklieden. die uitsluitend voor dergelijken arbeid geschikt zijn, op wachtgeld te stellen.

Sommige leden zouden de werf in elk geval als werf voor herstellingen in stand wenschen te zien gehouden.

Mocht de Regeering er toe overgaan, de doorvaart tusschen het Oosterdok en het Y te verwijden, dan gaven sommige leden in overweging, die verwijding niet te beperken tot 18 M., maar tot eene breedte van 25 M. te gaan.

Door enkele leden werd gevraagd, of hun uit de Memorie van Toelichting verkregen indruk juist is, dat de Minister zich niet kan vereenigen met de conclusie van het rapport der ter zake van de Oosterdoksluis ingestelde Commissie.

Opdracht van herstellingswerken aan particulieren.

De wensch werd uitgesproken, dat de Regeering zich bij bestellingen van aanbouw en van reparatie aan de particuliere nijverheid niet als tot dusver zal beperken tot eenige weinige fabrieken. Slechts enkele nijverheidsinrichtingen worden thans begunstigd; verzoeken van andere, eveneens goed toegeruste fabrieken, om door een bezoek de inrichting te leeren kennen, werden, naar sommige leden wisten mede te deelen, van de zijde van het Departement zelfs geen antwoord waardig gekeurd.

§ 3. *Personeel.*

Reorganisatie van het machinekamerpersoneel.

Gelijk reeds met een enkel woord werd aangestipt bij de bespreking van het beleid en de plannen des Ministers, bestond bij vele leden ernstig bezwaar tegen het voornemen, de eerst onlangs tot vrijwel algemeene tevredenheid geregelde organisatie van het machinekamerpersoneel weder ongedaan te maken en te dien aanzien een geheel anderen koers te kiezen.

Volgens de bestaande regeling, zoo zeide men, welke gebaseerd is op het rapport der stokerscommissie, moeten de hoogste twee rangen, zijnde de sergeants en sergeant-majoors, de volledige werkmanskennis hebben, in dat rapport omschreven. Meer dan twijfelachtig scheen het, of in het lagere stokerspersoneel een even groot aantal mannen te vinden is, die deze kennis bezitten. Mocht het blijken, dat zij er metterdaad niet zijn, dan zal de Minister er toe moeten komen, den evenbedoelden eisch te laten varen en daarmede de basis van de geheele regeling te vernietigen.

De leden hier aan het woord stelden verder de vraag, wat de Minister zou doen, indien mocht blijken — en zij achtten dit zeer waarschijnlijk — dat er uit de stokers geen 212 + 62 + 38 = 312 personen te verkrijgen zijn, die aan de eischen van werkmansbekwaamheid kunnen voldoen. Zal dan toch moeten worden overgegaan tot de oprichting van een afzonderlijk corps werklieden, waartegen de stokerscommissie — met uitzondering van één lid — op bladz. 3 en 4 van haar rapport zoo nadrukkelijk heeft gewaarschuwd?

Het scheen voorts moeilijk te begrijpen, hoe de Minister, die alle machinisten wenscht te doen behooren tot het officierskorps, daarop eene uitzondering wil maken voor het reserve-personeel. Blijkens bijlage III toch zijn in 's Ministers plan 6 reserve-machinisten begrepen, voor specialen dienst aan den wal in Nederland. Zou de Minister ook kunnen mededeelen, hoe hij zich onder de gewijzigde omstandigheden de aanvulling van dit zestal denkt?

Men drong er algemeen op aan, dat de Minister in elk

geval den bestaanden toestand onaangetast zou laten totdat het rapport van de door Zijne Excellentie benoemde commissie zal zijn ingekomen en daarover nader tusschen de Regeering en de Staten-Generaal van gedachten zal zijn gewisseld. Eene toelichting van enkele regels, zooals thans op bladz. 13 der Memorie van Toelichting is gegeven, terwijl het overige moet worden uitgezocht uit de bijlage III, waarin men zich ook blijkens de nota van drukfouten licht vergist, achtte men geheel onvoldoende. Is de Minister van oordeel, dat de eerst zoo kort geleden tot stand gekomen regeling, welke, naar hetgeen de Minister zelf heeft verklaard, goed werkt, niet kan blijven bestendigd, dan behoorden de redenen daartoe, meende men, duidelijk te worden uiteengezet. Het voorbeeld van 's Ministers ambtsvoorganger, die bij de begrooting voor 1904 eene zeer uitvoerige toelichting gaf, zou navolging verdienen.

Met betrekking tot de opleiding van het machinekamerpersoneel vestigden sommige leden de aandacht op Engeland, waar, naar zij meenden met aanvankelijk goeden uitslag, de adelborsten voor de marine tot op zekere hoogte dezelfde opleiding genieten als degenen, die voor het machinevak zijn bestemd; eerst later volgen dan beiden een afzonderlijken cursus. Gaarne zou men hieromtrent 's Ministers oordeel vernemen.

Verloop bij de matrozen.

Men herinnerde er aan, dat de Minister in de vergadering der Kamer van 15 December 1905 verklaarde, dat hij het door een der afgevaardigden geleverd betoog over het verloop bij de matrozen beter zou kunnen overwegen, wanneer hij het officieel verslag voor zich zou hebben; de Minister voegde daaraan toe, dat over het algemeen het verloop afnam, en dat de sterkte van het personeel geene aanleiding gaf tot bezorgdheid [1]). Men zou gaarne vernemen, wat de Minister thans hieromtrent kan mededeelen. De hierboven op bladz. 191 (Marineblad, blz. 191), medegedeelde cijfers stemden te dien aanzien weinig hoopvol.

Stemming onder het lagere personeel; reden van ontevredenheid.

Sommige leden klaagden wederom over den slechten geest onder het lagere personeel. Zij beschouwden dien geest als een gevolg van de propaganda, welke van zekere zijde gedreven wordt tegen de bestaande orde van zaken, en vroegen, of het niet mogelijk is, die minder goede stemming tegen te gaan.

Andere leden merkten hiertegenover op, dat de ondervinding leert, dat de geest onder het personeel ten nauwste samenhangt met de behandeling, welke het ondervindt van zijne meerderen. Is die behandeling rechtvaardig en gaan de meerderen met takt met het personeel om, dan zullen pogingen om het personeel op te zetten weinig kans van goeden uitslag hebben.

---

1) Zitting 1905—1906, »Handelingen" bladz. 719.

Het zou daarom volgens sommigen aanbeveling verdienen, bi de opleiding der aanstaande zeeofficieren er in het bijzonde naar te streven, dat zij leeren met minderen om te gaan, en hun in te prenten, dat zij in alle opzichten hunnen ondergeschikte tot voorbeeld moeten strekken.

Achtereenvolgens werden een aantal punten ter sprake ge bracht, ten bewijze dat aan eene rechtvaardige en taktvoll behandeling nog heel wat hapert.

In de eerste plaats wezen sommige leden op de wijze, waaro uitvoering wordt gegeven aan den maatregel, welke de gelegenhei opende, aan schepelingen ontslag te verleenen wegens tegenzi in den dienst.

Die maatregel, zoo werd herinnerd, werd ten vorigen jar door den Minister genomen als correctief voor de bestaand wijze van aanwerving op jeugdigen leeftijd en met een lang durig dienstverband, eene wijze van aanwerving, welke de Re geering meende niet te kunnen missen, maar waarvan zij d bezwaren erkende. Het schijnt evenwel, dat de Minister daar omtrent aan de commandeerende officieren geen duidelijk instructie heeft gegeven, of dat deze instructie door genoemd officieren niet algemeen wordt nageleefd. Daarom zou worde prijs gesteld op eenige opheldering van den Minister aangaand de volgende gevallen, in een paar afdeelingen besproken.

Het is voorgekomen, zoo wist een dezer leden mede te deele dat de matroos-schrijver VAN EWIJCK, aan boord van het artillerie instructieschip „Bellona", ontslag vroeg, wijl hij zich niet geroepe achtte voor de taak van militair. De commandant vroeg schrifte lijk toelichting. En na ontvangst daarvan zeide hij: „Ik zal ontsla aanvragen wegens anti-militaire karaktereigenschappen." In d aanvrage lag tegenzin in den dienst; de jonge man, als kin tot den dienst verbonden, ondervindt dien tegenzin naarmat zijne levensopvatting zich ontwikkelt, en de dag komt dat zijn meening rijp is en hij het ontslag vraagt, waartoe de gelegenhei hem geopend is. Den volgenden dag zegt de commandeerend overste hem, dat hij ontslag zal krijgen wegens anti-militair karaktereigenschappen met paspoort 1ste soort B, dat den toegan tot betrekkingen in het burgerlijke leven kan bemoeilijken. Di ontslag is voorgedragen, maar toen niet verleend. Hier bleek, meen den sommige leden, duidelijk, dat een hoofdofficier, commandan van een schip, niet was doorgedrongen in de bedoelingen van de Minister. Inmiddels is aan den man het certificaat van goe gedrag ontnomen, en werd hij ontslagen wegens „anti-militai gedrag" met paspoort 1ste soort B.

Een andere commandant bepaalde in een looporder, dat d tegenzin moest bestaan in gemoedsbezwaren, en dat, waar di niet aanwezig zijn, de bepaling niet van kracht is.

Deze uitlegging van „tegenzin" scheen volkomen willekeurig

Men brengt de mannen er op deze wijze toe, hun tegenzin t toonen door een daad. Dan volgt straf, en er moeten weer ze

maanden verloopen voordat men voor dit ontslag in aanmerking kan komen.

Allerlei middelen worden gebezigd om de mannen af te schrikken van het gebruikmaken van het hun toegekende recht. In Augustus 1906 werd de matroos 2de klasse STRIJDHORST wegens „tegenzin" ontslagen met een paspoort 2de soort, met rood gemerkt en voorzien van de aanteekening, „verwijderd uit den militairen dienst". Aan een ander werd de keus gelaten: nu met een rood paspoort, of later met een paspoort 1ste soort.

Doch niet alleen worden de voorschriften van den Minister niet algemeen nageleefd, de Minister zelf beperkte den door hem genomen maatregel door een looporder van 11 Juli 1906, houdende het voorschrift dat, vermits er bij de opleiding te Leiden en Hellevoetsluis gelegenheid is tot ontslagnemen, na het verlaten dier opleiding niemand op verzoek mag worden ontslagen, eer hij zes jaren heeft gediend en aldus de opleidingskosten zijn goedgemaakt.

Wat, zoo vroegen de leden hier aan het woord, blijft er bij al die beperkingen van den maatregel over? Gaarne zouden zij eene opgaaf ontvangen van het aantal aanvragen om ontslag, welke zijn ingekomen, van het aantal, welke zijn toegestaan, en van het aantal, welke nog in behandeling zijn.

Voor de opvatting der commandanten ten aanzien van het personeel achtten zij ook de volgende voorvallen teekenend.

Aan boord van Hr. Ms. pantserdekschip „Friesland" werd een jongen ontslagen wegens gebrek aan aanleg. Hij stond nog in schuld voor zijn plunje, omdat in de opleidingsjaren geen salaris wordt uitbetaald. Zonder reisgeld stond hij daar ontslagen. Hij moest bij de particuliere liefdadigheid terechtkomen om het geld voor een spoorkaartje naar Delft te bekomen. Dit gebeurde 6 Juni 1906.

Aan boord van hetzelfde schip werd nog een jongen onder gelijke omstandigheden ontslagen. Hij vroeg eenig geld aan den commandant voor de reis. Deze weigerde. „Dan moet ik stelen", zeide de jongen. Hij kreeg niets. De jongen stal een stuk vleesch en werd door den krijgsraad veroordeeld tot zes maanden tuchtschool.

Toch geeft het reglement op de betalingen de bevoegdheid om bij „onvermijdelijke behoefte" een vierde van het maandsalaris uit te keeren.

Ook omtrent de censuur op gedrukte stukken komen klachten, welke den leden hier aan het woord niet anders dan rechtmatig voorkwamen.

De Minister erkent de vereenigingen van mindere schepelingen. Toch werd aan boord van Hr. Ms. „Flores" op 19 Februari 1906 bij de opening der ontvangen brieven in tegenwoordigheid van den commandant een schepeling gedwongen den hem toegezonden beschrijvingsbrief van den Matrozenbond overboord te werpen.

Het hebben, verspreiden en lezen van bescheiden betreffen den Mariniersbond is door den commandant der zeemacht Nederlandsch-Indië verboden.

Het „Correspondentieblad", dat werd opgericht om de richten omtrent de genoemde vereenigingen ter kennis van leden te brengen, toen tegen het critiseerende blad „Het Anke bezwaren rezen, en dat niets anders bevat dan zulke bericht werd in de Indische wateren verboden aan boord van de „Z land", „De Ruyter" en „Hertog Hendrik."

Op Hr. Ms. „Friesland" werd verboden het circuleeren v eene lijst ten voordeele der betrekkingen van een overled matroos. Terwijl het Rijk die nagelatenen onverzorgd laat, w deze uiting van collegialiteit onder schepelingen door den co mandant verboden.

Ten slotte werd een staaltje medegedeeld van condui beoordeeling.

Een man zamelde geld in voor de slachtoffers der Russis revolutie. Zijne daad werd in het conduite-boekje aangeteeke als: „inteekenen van gelden voor revolutie in een bevrienc Staat; wijst op eigenaardige militaire eigenschappen".

De leden, die deze punten ter sprake brachten, spraken verwachting uit, dat het ook des Ministers overtuiging zal z dat vaste regels moeten worden gesteld en dat gestrenge vo schriften op de nakoming door de commandanten niet ov bodig zijn. De Minister opende de gelegenheid tot ontslag weg tegenzin in den dienst; hij erkent de vereenigingen en gedo haren arbeid. Hij zal er, meenden deze leden, zelf prijs op stell dat zijn inzichten door de commandeerende officieren wor nagekomen. De verwezenlijking van dezen wensch ligt 's Ministers eigen hand.

Verscheidene andere leden verklaarden, dat zij het afkeur oordeel door eerstbedoelden uitgesproken niet konden on schrijven zoolang zij niet ook 's Ministers toelichting van feiten hadden vernomen. Zij voegden daaraan toe, dat er on die feiten verscheidene waren, waarin zij, ook al zouden volkomen juist blijken te zijn medegedeeld, volstrekt geen re tot eenige grief konden zien.

Straffen.

Opnieuw werd geklaagd over de buitengewoon groote veelheid der straffen, welke aan het personeel worden opgele Uit een staatje voorkomende in het jaarboekje der Koninkl Nederlandsche Zeemacht blijkt, dat van 1 Januari – 1 Juli 19 in een halfjarig tijdvak, van de omstreeks 6000 schepelin niet minder dan 2379 zijn gestraft.

Schietwedstrijden, enz.

Met waardeering werd gesproken over de pogingen om

manschappen aan te sporen tot onderlingen wedijver, zooals b.v. geschiedde door den schietwedstrijd te Nieuwediep.

Kosten van verhuizing bij gelaste overplaatsing.

Sommige leden waren van oordeel, dat de door de Regeering genomen maatregel, het werkvaartuig *Bij* beschikbaar te stellen voor het overbrengen van verhuisboedels in geval van gelaste overplaatsing, niet voldoende is om de voor de betrokken personen uit de overplaatsing voortvloeiende financieele bezwaren weg te nemen. Zij drongen er daarom nogmaals op aan, dat vrij vervoer van gezin en van huisboedel worde toegestaan en dat bovendien eene kleine vergoeding worde toegekend voor de bijkomende kosten der verhuizing.

§ 4. *Verschillende punten.*

Kazerneering aan den wal.

Met instemming had men uit de Memorie van Toelichting vernomen, dat plannen tot aanbouw van kazernes ter vervanging van het meerendeel der thans in gebruik zijnde wacht- en logementschepen, in overweging zijn genomen. In verband met die plannen zou men gaarne een vergelijkend overzicht ontvangen van de kosten van onderhoud der wacht- en logementschepen en de vermoedelijke kosten van onderhoud der te bouwen kazernes.

Provoosten.

Geklaagd werd over de inrichting der provoosten. Naar enkele leden wisten mede te deelen worden de gevangenen daar opgesloten in vertrekken, welke kleiner zijn dan de cellen der burgerlijke strafgevangenissen. Verlichting en verwarming laten nagenoeg alles te wenschen over. Bovendien worden de gevangenen om den anderen dag op water en brood gezet en wordt hun noch arbeid noch lectuur toegestaan. Men meende er daarom op te mogen aandringen, dat de lokalen en de behandeling der gevangenen bij de marine althans zooveel worden verbeterd, dat zij niet achterstaan bij die van de burgerlijke strafgevangenissen.

Wachten.

Sommige leden spraken den wensch uit, dat zooveel mogelijk onnoodige wachten zullen worden ingetrokken. De opmerkzaamheid des Ministers werd in dit verband gevestigd op het terrein bij het wachtschip „Admiraal van Wassenaer", waar in elkaars onmiddellijke nabijheid twee wachten zijn geplaatst, een binnen het hek en een daarbuiten; het nut daarvan scheen moeilijk in te zien.

Ook bij de afgebroken lijnbaan te Amsterdam ziet men nog steeds een schildwacht.

Badgelegenheid aan boord.

Door verscheidene leden werd de wenschelijkheid betoogd, dat aan boord worde gezorgd voor de noodige badkamers, ook voor het mindere personeel. Gevraagd werd of bij den bouw van het pantserschip „Jacob van Heemskerck" met deze wenschelijkheid is rekening gehouden. 's Ministers denkbeeld, de adelborsten der 1ste klasse als officieren te laten dienst doen, zou misschien aan den wensch naar badgelegenheid voor de mindere schepelingen ten goede kunnen komen. Wanneer nl. aan deze adelborsten het gebruik van de longroom en de officierstafel werd vergund, zou de voor-longroom kunnen vervallen en deze ruimte misschien ter beschikking van het mindere personeel kunnen komen.

Torpedodienst.

Door verscheidene leden werd de vraag gesteld, waarom het Departement van Oorlog nog steeds belast zou moeten blijven met de torpedoversperringen en waarom de kustartillerie niet zou kunnen overgaan bij het Departement van Marine. Nu laatstgenoemd Departement drijvende mijnen wil aanleggen, zullen beide Departementen personeel noodig hebben voor dezelfde diensten. Men zag daarin slechts eene vermeerdering van kosten en eene mogelijke oorzaak van gebrekkige samenwerking. Men meende bovendien, dat de dienst bij Marine zuiniger zou kunnen worden beheerd, aangezien dit Departement over eigen werven, werkplaatsen en personeel beschikt.

Enkele leden vroegen, of wellicht ook bij dit vraagstuk de vrees voor een hoog eindcijfer der begrooting bij beide Departementen een rol speelt. Zij konden zich moeilijk eene deugdelijke reden denken, waarom deze zaak steeds in studie zou moeten blijven en nimmer tot oplossing zou worden gebracht.

Verplaatsing van torpedobooten.

De vraag werd gesteld, of de toestand van onze waterwegen toelaat, dat groote torpedobooten langs de binnenwateren van het eene zeegat naar het andere worden gebracht.

Koninklijk besluit van 4 Juni 1897 (Staatsblad n°. 163).

Gevraagd werd, met welk recht de Regeering reeds afweek van het bepaalde bij het Koninklijk besluit van 4 Juni 1897 (*Staatsblad* n°. 163), gewijzigd bij Koninklijk besluit van 27 Juni 1901 (*Staatsblad* n°. 191), omtrent de sterkte der Zeemacht in Indië en hier te lande, nog voordat dit besluit door een ander is vervangen.

Met verwondering had men voorts gezien, dat door den Minister overeenstemming is verkregen met den Minister van Koloniën over de verdeeling der kosten op dezen grondslag, dat de marinekosten, door de begrooting van Nederlandsch-Indië te dragen, niet hooger zouden vallen dan die voor het dienstjaar 1905 geraamd. Gevraagd werd, hoe de Regeering juist op het jaar 1905 is gekomen, toen in Indië slechts $^5/_6$ van de organieke sterkte der zeemacht aanwezig was. Men achtte het overigens eene kwalijk te verantwoorden overeenkomst. Indië toch heeft er niet minder dan Nederland belang bij, dat het niet in vreemde handen overga. Om daar tegen te waken kan het eene behoorlijke marine onmogelijk ontberen; de marine is daar van bijna nog grooter beteekenis dan het leger. Voor het vastleggen van de marine uitgaven scheen daarom geen grond te bestaan en men zou gaarne nader vernemen, of naar 's Ministers bedoeling, de raming van 1905 ook nog zal blijven gevolgd, wanneer straks de expeditiën tot het verleden zullen behooren en dus op het leger kan worden bezuinigd, of wel wanneer nieuwe hulpbronnen worden geopend en de inkomsten aanmerkelijk stijgen.

Conclusie-Peschke.

Van verschillende zijden werd gevraagd, of mag worden verwacht, dat de Minister naar aanleiding van het votum der Kamer van 30 Juni ll. [1]) alsnog zal voldoen aan den op 16 Juni 1904 door de Kamer uitgesproken wensch inzake het adres van den gepensionneerden sergeant der mariniers J. TH. C. PESCHKE.

Pensioenen voor weduwen en weezen van mindere militairen.

Door verscheidene leden werd met nadruk gevraagd, hoe het nu staat met de overweging van het rapport der Commissie inzake de pensioensverzekering van weduwen en weezen van militairen beneden den rang van officier.

Het is, meenden zij, meer dan tijd, dat deze zaak, welke nu sedert jaren op het Regeeringsprogram staat, worde tot stand gebracht.

§ 5. *Inrichting der begrooting en eindcijfer.*

Van verschillende zijden werd instemming betuigd met de wijziging, welke de Minister in de inrichting van de begrooting heeft gebracht. Was het voor de leden der Kamer geen geheim, dat op het VIde hoofdstuk verschillende posten voorkomen, welke niet in verband staan met militaire doeleinden, bij de thans gevolgde inrichting sprong dit duidelijker dan te voren in het oog.

Enkele leden maakten evenwel de opmerking, dat de

---

[1]) Zitting 1905–1906, *Handelingen*, bladz. 2273–2281.

splitsing, juist omdat zij niets nieuw
te beteekenen heeft en tengevolge he
de vergelijking met vorige begrootinge
Naar aanleiding van de bereken
blz. 16 en 17 der Memorie van Toelich
leidden tot de slotsom, „dat de stijg
gaven in hoofdzaak het gevolg is van
welke, met medewerking van de Stat
geroepen, voortdurend en in hooge m
gevoelen", meenden sommige leden de
weerhouden, dat het betoog een onjuis
gevolgen, welke de herhaalde aandra
verbetering van het lot der mindere s
voor de stijging der uitgaven.

Het kan, meenden zij, niet in de
hebben gelegen, maar het is niettemi
berekening het odium van de stijgi
Kamer wordt geworpen.

Teneinde dezen indruk weg te
overbodig er aan te herinneren, dat de
volstrekt noodzakelijk waren en dat e
den toestand van het mindere perso
betering eischt.

Om door te dringen tot de bete
cijfers in verband met bedoelden aandr
opheldering noodig geoordeeld, zonder we
Memorie van Toelichting geen juisten

De kosten voor het personeel, thans
bedroegen in 1897 . . . .

Zij zijn dus gestegen met . .

Hiervan moet, in verband met de
inrichting der begrooting ter zake va
nomen reorganisatie van 't korps marin
het medegedeelde op blz. 17 der Memor
lichting worden afgetrokken *f* 338 000 -

Blijft . . . .

Van dit laatste bedrag, aangevende
meerdering van de kosten van het pe
jarig tijdvak, zou men gaarne eene spe
name wenschte men te weten welk
tijdvak is gebezigd voor het mindere
vermeerdering thans bedraagt per hoof
van deze opgave, zoo meende men, z
de vermeerdering der uitgaven en d
betering uit de Kamer naar juiste g
beoordeeld.

Niet zonder verwondering hadden sommige leden kennis genomen van 's Ministers berekening, voorkomende op bladz. 17 der Memorie van Toelichting, dat in verhouding tot de totale uitgaven van het Rijk de militaire marine uitgaven sedert 1897 eerder verminderd dan vermeerderd zijn. Zij begrepen, dat het voor den Minister, wien zoozeer het streven naar bezuiniging was voorgehouden, niet aangenaam kon zijn, eene begrooting te moeten aanbieden, waarvan het eindcijfer weder bijna $1/2$ millioen gulden hooger is dan het toegestane bedrag voor 1906, dat al reeds ruim $1/2$ millioen meer beliep dan het eindcijfer der laatste begrooting van den Minister Ellis. Zij begrepen daarom ook, dat de Minister getracht heeft hiertegenover zooveel mogelijk op lichtpunten te wijzen. Maar het kwam hun voor, dat Zijne Excellentie bij het maken van de hierbedoelde vergelijking geen gelukkige greep had gedaan. Het totaal der uitgaven van het Rijk toch wordt door zoo verschillende factoren beheerscht, dat aan zulke verhoudingscijfers alle waarde moet worden ontzegd.

Verscheidene leden waren er ontstemd over, dat de Minister bij het samenstellen van de begrooting is uitgegaan van de min juiste onderstelling, dat het wetsontwerp betreffende de reorganisatie van het korps mariniers [1]) reeds zijn weg naar het Staatsblad had gevonden. [2])

Artikelen.

Iste AFDEELING.

Militaire uitgaven.

Actieve zeemacht.

Iste Onderafdeeling.

Kosten van beheer en administratie.

A. Departement.

Art. 2. Het had de aandacht getrokken, dat blijkens de specificatie, voorkomende in bijlage B der Memorie van Toelichting, voor 1907 wordt gerekend op 8 hoofdcommiezen en 6 commiezen, terwijl voor 1906 het aantal der hoofdcommiezen 6, dat der commiezen 9 bedroeg. Men zou deze wijziging in de organisatie van het Departement gaarne zien toegelicht.

---

1) Zitting 1906—1907, *Gedrukte Stukken*, n⁰. 29.

2) De Commissie van Rapporteurs herinnert er aan, dat het afdeelingsonderzoek reeds was afgeloopen, toen op 23 October bedoeld wetsontwerp door de Kamer werd verworpen. Met de naar aanleiding van die verwerping bij brief van 3 November ingezonden Nota van Wijzigingen, waarbij verschillende posten, waartegen in de afdeelingen bezwaar werd gemaakt, werden ingetrokken, kon mitsdien in dit Verslag geen rekening worden gehouden.

Art. 4. Op de gronden, ontwikkeld in het Voorloopig Versla over het wetsontwerp betreffende de reorganisatie van het korp mariniers, [1]) verklaarden verscheidene leden bezwaar te hebbe tegen het toestaan van de op dit artikel uitgetrokken som voo een kolonel der mariniers, aan welken hoofdofficier de Ministe klaarblijkelijk de bij genoemd wetsontwerp bedoelde functi van inspecteur van dat korps zou wenschen op te dragen.

Art. 5. Het had algemeene bevreemding gewekt, dat d Minister blijkens de artikelen 5, 9, 11 en 23 de vraag omtren de boekhouding op 's Rijks werven bij de begrooting beslis wilde zien, in plaats van dit onderwerp afzonderlijk te houde voor een wetsontwerp op zichzelf. Te minder kon men zic hiermede vereenigen, omdat dit belangrijke vraagstuk, waarom trent de Staatscommissie van 1895 in twee partijen was ve deeld, door de Ministers ROELL en KRUYS wèl bij afzonderlij wetsvoorstel bij de Kamer was aanhangig gemaakt. De Kame was nog niet in de gelegenheid geweest, zich over de vraa uit te spreken; had zij al kennis kunnen nemen van de schrift lijke stukken, die de openbare behandeling plegen vooraf te gaan een groot aantal der tegenwoordige leden hadden toen nog gee zitting. Men sprak dan ook nadrukkelijk het vertrouwen uit, da de Minister bereid zou zijn, de gelden, uitgetrokken voor de ve anderingen in de boekhouding, van de begrooting af te neme om daarop spoedig bij afzonderlijk wetsvoorstel terug te komen

B. Marinestaf.

Art. 6. Blijkens de specificatie in bijlage B is tot chef va de militaire kustwacht, tevens chef van den dienst der draad looze telegraphie en hoofd van de opleiding van het persone van den dienst, een kapitein-luitenant ter zee benoemd. Enkel leden achtten het minder wenschelijk voor functiën als dez een hoofdofficier aan den actieven dienst te onttrekken.

Andere leden deelden dit bezwaar niet.

E. Reis-, verblijf- en vacatiekosten, enz.

Art. 15, *b.* Gevraagd werd, of uit dezen post ook de rei en verblijfkosten worden betaald van de geestelijken, die bijstan aan de schepelingen verleenen. Mocht dit niet het geval zij dan wenschte men te worden ingelicht, uit welken anderen pos die onkosten worden gekweten.

IIde ONDERAFDEELING.

Materieel der zeemacht en van 's Rijks maritieme etablissementen en inrichtingen.

A. Drijvend materieel, uitrusting, behoeften, enz.

Art. 16.

I, *d.* Men vroeg, waaraan het is toe te schrijven, dat voo

[1]) Zitting 1905—1906, *Gedrukte Stukken* nº. 194 (8, blz. 8).

aanmaak, aanschaffing en herstelling van goederen voor den voorraad bijkans zesmaal zooveel wordt aangevraagd als voor het loopende jaar werd toegestaan.

II, *d*. Gevraagd werd, hoeveel de kosten van aanschaffing bedragen van een Barr-and-Stroud-afstandmeter.

III, *c*. Men zou gaarne vernemen, welk bedrag is gemoeid geweest met het herstellen van de schade, welke Hr. Ms. pantserschip „Evertsen" beliep bij het ongeval, haar in Augustus 1905 op onze kust overkomen. Ook zou men gaarne worden ingelicht aangaande den stand van het rechtsgeding over de kosten voor het afbrengen van dit schip.

Art. 17. Men vroeg, of de bouw van de beide torpedobooten type „Ophir", waarvoor bij dit artikel gelden worden aangevraagd, zal worden opgedragen aan eene door den Minister te kiezen fabriek, dan wel of daarvoor eene aanbesteding zal worden gehouden.

Art. 18. Volgens de toelichting is in dezen post begrepen een bedrag van f 226 650 ten behoeve van den magazijnsvoorraad, en zal daaruit o. a. f 50 000 worden gekweten voor de aanschaffing van 2 kanons met affuit, voor het artillerie-instructieschip „Bellona." Zijn dit de vuurmonden, waarvan sprake is aan den voet van bladz. 12 der Memorie van Toelichting? Eenige nadere toelichting werd door sommige leden niet overbodig geacht

Art. 19, *b*. Met bevreemding had men gezien, dat voor de aanschaffing en herstelling van verspertorpedo's met toebehooren wederom slechts een memoriepost is uitgetrokken. Na de jarenlange proefnemingen meende men met eenigen aandrang te mogen verzoeken, dat thans tot het aannemen van een bepaald stelsel wordt overgegaan. Men zag in dergelijke mijnen een uitnemend verdedigingsmiddel voor onze kust en hoopte daarom, dat ook de Minister deze aangelegenheid als urgent zou beschouwen,

De memoriepost bevreemde te meer, omdat blijkens het medegedeelde op blz. 25 der Memorie van Toelichting met de de firma SAUTTER, HARLÉ & Cie te Parijs gecontracteerd is voor de levering van verspertorpedo's.

Zijn, zoo werd gevraagd, de onderhandelingen met den heer ELIA niet weer opgevat?

Art. 20, *a*. Sommige leden zouden, zoo mogelijk, gaarne vernemen, aan welke fabriek de Minister den aanmaak van stoomwerktuigen en ketels voor het pantserschip 1907, waarvoor als eerste termijn f 200 000 is uitgetrokken, zou wenschen op te dragen.

B. Personeel van de werkplaatsen, de havendiensten en werkvaartuigen.

Art. 23. Door vele leden werd de wensch uitgesproken, dat de Minister bijzondere aandacht zou wijden aan het op 7 September jl. aan Zijne Excellentie aangeboden adres van de voor-

zitters en secretarissen der vereenigingen van werklieden a 's Rijks marinewerven te Amsterdam, Willemsoord en He voetsluis.

Hoewel de meesten van de leden hier aan het woord moes erkennen, dat zij niet in staat waren de uitvoerbaarheid van in dat adres geuite wenschen met juistheid te beoordeelen, kw het hun toch voor, dat de billijkheid van een aantal dier wensch moeilijk kon worden ontkend. Zoo meenden zij b.v. dat het n meer dan redelijk zou zijn, den werklieden, die ter vervull hunner landweerplichten onder de wapenen worden geroep hun volle loon te blijven toekennen; de aanspraak op vergoed van de zijde van het Departement van Oorlog zou dan natuur moeten vervallen.

Verscheidene hunner waren overtuigd, dat voor een g deel der klachten, welke thans worden vernomen, geene a leiding zou hebben behoeven te bestaan, indien het reglem voor mindere geëmployeerden, werklieden en leerlingen bij Rijks werven, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 21 Novem 1904, n°. 69, dat op 1 Januari 1905 in werking trad, vóór vaststelling aan het oordeel der werklieden ware onderworp Het vertrouwen werd daarbij uitgesproken, dat bij eene her ning van de bepalingen, gedurende eenige weken aan de we lieden gelegenheid zal worden gegeven, van het ontwerp ken te nemen, op gelijke wijze als zulks bij het wetsontwerp regeling der arbeidsovereenkomst is voorgeschreven ten aanz van het fabrieksreglement. Over het algemeen zou men gaa zien, dat de eischen, in bedoeld wetsontwerp aan particuli patroons gesteld, ook door het Rijk zelf werden nageleefd.

Het vond ook afkeuring, dat het reglement niet in zijn geh aan de belanghebbenden is medegedeeld. In het exemplaar, hun werd uitgereikt, zijn een aantal bepalingen weggelat waaronder er zijn, waarbij zij een wezenlijk belang hebben.

Sommige leden zouden het op prijs stellen indien de Minis reeds thans aan de Kamer eenige opening zou willen doen v zijne voornemens ten aanzien van de geuite verlangens. herinnerden er aan, dat die verlangens niet anders ten d hebben dan eene verbetering van arbeidsvoorwaarden, in d geest als reeds ten opzichte van andere Rijksdiensten menigm het voorwerp was van gedachtenwisseling tusschen den betrokk Minister en de Kamer. Bovendien werd ten vorigen jare ree door den Minister eene nauwkeurige overweging en vergelijki van de arbeidsvoorwaarden der werklieden bij de werven m die bij de landmacht en bij particuliere fabrikanten toegezeg Ook omtrent de werking van de groepsvertegenwoordiging zeg de Minister destijds een speciaal onderzoek toe; de uitkomst daarvan zou men gaarne vernemen. Gevraagd werd, of h reeds is voorgekomen, dat de in 1904 ingestelde Commissie v advies is geraadpleegd.

De wenschen, in het adres vervat, betreffen alleen de wer lieden. Men meende er daarom op te moeten wijzen, dat

mindere geëmployeerden bij 's Rijks werven, zooals de commandeurs, de bewaarders, de monteurs, enz. in nagenoeg gelijke omstandigheden verkeeren. In lange jaren kwam voor die categorieën geen verhooging van loon, terwijl in vele particuliere bedrijven en bij vele beambten de loonen min of meer werden verbeterd. De voor deze geëmployeerden geldende bepalingen omtrent ziekengeld verdienen, meende men, stellig verbetering; die zijn minder gunstig dan die voor de beambten, die in ongeveer gelijke positie onder het Departement van Oorlog dienen. Bovendien bestaat voor het grootste deel dezer beambten, dat niet is opgenomen in het pensioenfonds voor burgerlijke ambtenaren, geen weduwen- en weezenpensioen. Ook ten opzichte van deze categorie van beambten en van de schrijvers zou men gaarne vernemen, of de Minister voornemens is de arbeidsvoorwaarden te verbeteren.

Onder herinnering aan de laatstelijk in de vergadering der Kamer van 15 December 1905 gehouden gedachtenwisseling [1]) werd gevraagd, welke de meening des Ministers is omtrent het leerlingstelsel, zooals dat bij 's Rijks werven is geregeld.

VI, *h.* Gevraagd werd, of het drijvend droogdokje, voor de aanschaffing waarvan ten vorigen jare de gelden werden toegestaan, reeds is voltooid en in gebruik genomen. Zoo ja, dan zou men gaarne vernemen, hoe het voldoet. Mocht het nog niet gereed zijn gekomen, dan vroeg men, hoever het is gevorderd.

C. Magazijnen, gebouwen, werkplaatsen, dokken, enz.

Art. 26.

II. *Willemsoord.* Men zou gaarne de vraag beantwoord zien, wat eigenlijk wordt bedoeld met den memoriepost, uitgetrokken voor de voorbereiding van den bouw van eene kazerne voor marinepersoneel. Uit hetgeen op bladz. 14 der Memorie van Toelichting is medegedeeld had men meenen te mogen opmaken, dat de plannen voor dezen bouw reeds gereed zijn en dat tot het aanvragen van gelden alleen daarom nog niet werd overgegaan, omdat eene algemeene regeling omtrent de kazerneering aan den wal daaraan zou behooren vooraf te gaan.

IV. *Rotterdam.* Tegen de aanvraag van *f* 200 000 voor de inrichting van het Armhuis tot kazerne voor de mariniers bestond bij vele leden ernstig bezwaar.

Voornamelijk werd er op gewezen, dat eene zoo belangrijke uitgaaf niet gerechtvaardigd is met het oog op den onzekeren toestand, waarin het korps mariniers verkeert en de waarschijnlijkheid, dat het geleidelijk zal worden opgeheven.

Maar ook al zou dit element van onzekerheid zijn weggenomen en aan het korps mariniers nog een lang leven zijn

---

[1]) Zitting 1905–1906. »Handelingen", bladz. 702—704.

beschoren, dan nog zouden verscheidene leden zich met d voorstel niet kunnen vereenigen, omdat de ligging van h Armhuis, aan den Schiedamschen dijk, nabij de zeemansbuu met allerlei voor jonge mannen gevaarlijke en verleidelijke i richtingen in de naaste omgeving, voor eene kazerne zeer o gunstig werd geoordeeld.

In de derde plaats werd betwijfeld, of een zoo oud gebou zoo zou kunnen worden vertimmerd, dat het zou kunn voldoen aan de eischen, welke tegenwoordig aan eene kazer mogen worden gesteld. Mocht de Regeering den post ondan den grooten tegenstand wenschen te handhaven, dan zou h meenden de leden hier aan het woord, in elk geval noodig zi plannen van het gebouw en van de voorgenomen verbouwi over te leggen.

Art. 27, I. De aandacht werd gevestigd op den toestan waarin de marinekazerne te Amsterdam verkeert. Enkele lede die van nabij met dien toestand bekend waren, deelden die aangaande mede, dat de zoldering zoo slecht is, dat, wanne op de bovenverdieping wordt geschrobd, het water door de nad naar de benedenlokalen druipt, hetgeen tengevolge heeft, d het gebruik van water bij het schoonmaken wordt vermede Het wachtlokaal is vol ongedierte. Het zwembad, waarvan h gebruik verplicht is, is onrein door kroos en door een vijft daarnaast gelegen drijvende privaten, in gebruik bij de wer lieden van 's Rijks werf en van die der droge dokken.

Met kracht werd aangedrongen op maatregelen tot ve betering.

IIIde ONDERAFDEELING.

Personeel der zeemacht.

A. Vaste traktementen.

Art. 29—33. Het had de aandacht getrokken, dat voor d in deze artikelen bedoelde posten zoo belangrijk hooger bedra is geraamd dan voor 1906 het geval is. Ook al liet men d vermeerdering buiten rekening, welke het gevolg zou zijn va het in werking treden van 's Ministers voorstel tot reorganisat van het korps mariniers, dan zou nog het verschil tussch 1907 en 1906 weinig minder dan *f* 40 000 bedragen. Men zo dit gaarne nader zien toegelicht.

Vrij algemeen was men evenwel van meening, dat, o onafhankelijk van het lot van het reorganisatie-voorstel, ve betering van de positie van het mindere personeel bij het korp mariniers dringend noodzakelijk moet worden geacht.

B. Kosten van het personeel der actieve zeemacht.

Eenige leden vroegen 's Ministers aandacht voor de schee ders. Zij wezen er op, dat deze, die het nimmer verder kunn brengen dan tot matroos der 1ste klasse en geen periodie

verhooging van bezoldiging ontvangen, in veel ongunstiger toestand verkeeren, dan de overige „baantjesgasten", die tot onderofficier kunnen opklimmen. Men zou gaarne vernemen, of niet de Minister van oordeel is, dat de scheerders gelijke aanspraak op bevordering behooren te kunnen doen gelden als de andere voor speciale verrichtingen aangewezen mindere schepelingen.

Art. 34.

Hoewel erkennende, dat met betrekking tot sommige onderdeelen de hoogere raming althans eenigermate is verklaard, meenden toch sommige leden eene nadere toelichting te mogen verzoeken, waarom de eindraming van dit artikel *f* 302 000 hooger zou moeten worden gesteld dan het voor 1906 toegestane bedrag.

C. Men zou gaarne nader zien toegelicht, waarom voor de wachtschepen zoo belangrijk minder noodig wordt geoordeeld dan ten vorigen jare het geval was. Is het, zoo werd gevraagd, de bedoeling, een groot deel van de bemanning der wachtschepen te doen overgaan op het instructieschip voor de werfdivisie? Het feit, dat de sterkte dezer divisie thans wordt geraamd op 728 man, gedurende 12 maanden, zijnde 661 man bovenrol, tegen 235 in 1906, scheen dit bijkans te moeten doen vermoeden.

Men vroeg voorts, welke de grondslag is van de sterktebepaling voor de instructieschepen der marine-reserve te Willemsoord en te Rotterdam. Blijkens bijlage D is die sterkte geraamd op onderscheidenlijk 415 en 331 koppen.

H. Ook omtrent hetgeen in de Memorie van Toelichting is medegedeeld aangaande de verpleging in het gezin werd nog eenige nadere toelichting gevraagd, aangezien daaruit niet duidelijk bleek, hoe de aangevraagde sommen zullen worden besteed. Voorts zou men gaarne vernemen, of de nieuwe verpleging ook voor de minderen geldt en of hierin nu de zoo lang gewenschte kostelooze verpleging mag worden gezien.

I. De schepelingen, dienstdoende bij den torpedodienst en aan boord der schepen voor toezicht op de visscherij, zullen blijkens de Memorie van Toelichting met de hun gratis te verstrekken wollen trui vier jaren moeten toekomen. Sommige leden achtten dezen termijn te lang en verzochten daarin verandering te brengen.

D. Kosten van opleiding van personeel der zeemacht.

Art. 36.

Uit eene aankondiging in de „Nederlandsche Staatscourant" had men gezien, dat ingevolge Koninklijk besluit van 10 Februari 1906, n°. 21, in dit jaar voor het laatst gelegenheid zou worden gegeven om na vergelijkend examen als adelborst der 3de klasse bij het Koninklijk Instituut te worden geplaatst.

Voortaan zullen dus leerlingen van particuliere inrichtingen voor plaatsing niet in aanmerking kunnen komen, tenzij zij het diploma bezitten van het eindexamen der hoogere burgerschool.

Blijkens het verslag van dit examen [1]) hebben daaraan 36 candidaten deelgenomen, voor 16 plaatsen. Van deze 36 hadden 13 onderwijs genoten aan hoogere burgerscholen, 23 kwamen van particuliere inrichtingen; 15 deden een voldoend, 21 een onvoldoend examen. Men zou gaarne vernemen, hoeveel van de geslaagden van de hoogere burgerschool afkomstig waren.

Mede met het oog op de groote kosten, verbonden aan de opleiding der adelborsten, waaronder bij dit artikel nog niet is gerekend op het gedurende geruimen tijd in dienst hebben van een oorlogsschip, wenschte men van de Regeering te vernemen, in hoever aanvankelijk de nieuwe bepalingen omtrent de aanneming en opleiding voldoen.

a. Enkele leden begrepen niet waarom voor het onderwijs in de geschiedenis, alsmede voor dat in de Nederlandsche taal- en letterkunde, toelagen van f 400 en f 450 worden uitgetrokken, terwijl er blijkens bijlage R toch reeds twee leeraren in de geschiedenis, taal- aardrijkskunde en letterkunde zijn.

Andere leden herinnerden er aan, dat de hier bedoelde toelagen bestemd zijn voor personen buiten het Instituut, die zoolang in de Nederlandsche taal- en letterkunde gedurende den overgangstoestand nog les wordt gegeven, tijdelijk met dit onderwijs, dat vroeger aan een afzonderlijken leeraar was opgedragen, zijn belast.

Art. 37, *a.* Naar aanleiding van de mededeeling in den uitgewerkten en toelichtenden staat, dat wegens noodzakelijk gebleken uitbreiding van het aantal lesuren in de algemeene beginselen van strafrecht en van het gemeene recht het daarvoor uitgetrokken bedrag voor toelagen met *f* 350 is moeten worden verhoogd, werd gevraagd, of de bezoldiging van de onderwijzers bij de opleiding der adspirant-administrateurs per lesuur wordt berekend.

E. Kosten van schafting.

Art. 44. Met het oog op de belangrijke verhooging, welke deze post heeft ondergaan in vergelijking met het ten vorigen jare toegestaan bedrag, achtten enkele leden het niet zonder belang, er op te wijzen, dat van het voor 1906 geraamde bedrag f 125 000 werd afgetrokken wegens voldoenden voorraad victualie in de magazijnen. Bovendien maakt het een groot verschil, dat de Minister ook bij dit artikel heeft aangenomen, dat de beoogde reorganisatie van het korps mariniers reeds zijn beslag heeft gekregen. De nieuwe voedingstarieven hebben dus blijkbaar

[1]) Opgenomen in het bijvoegsel tot de „Nederlandsche Staatscourant" van 19 September 1906.

ɔchts een geringen invloed geoefend op de kosten der schaf-ng. Gevraagd werd, hoe die nieuwe tarieven voldoen.

Niet zonder bevreemding had men op 5 October l.l. uit Ministers mond vernomen, dat 1515 K.G. Australisch vleesch an goede hoedanigheid door de directie der marine te Willems-ord is verkocht, alleen omdat het ten gevolge van de veranderde oedingstarieven niet meer aan boord der schepen zou worden erstrekt. [1]

Men kon zich niet voorstellen, dat bij het invoeren van de ieuwe bepalingen zooveel spoed moest worden gemaakt dat iet eerst de in voorraad zijnde spijzen hadden kunnen worden verbruikt. Van zuinig beheer scheen de gevolgde handelwijze in elk geval geen getuigenis af te leggen.

Door enkele leden werd medegedeeld, dat, toen op 3 Augustus l.l. 144 mariniers in de Harskamp aankwamen, voor hunne voeding aldaar geen zorg bleek te zijn gedragen. Den volgenden dag beklaagden deze manschappen zich per telegram bij den Minister, waarna in de zaak werd voorzien. Men vertrouwde, dat de Regeering maatregelen zou nemen, ten einde te voorkomen, dat een dergelijk geval wederom voorkwam.

Art. 45, *a*. Enkele leden bleven van meening, dat het dagloon van de assistenten in de marine-bakkerij te Willemsoord, dat van f 1 tot f 1.40 bedraagt, te laag is in verhouding tot de loonen van andere werklieden.

Anderen waren van oordeel, dat deze assistenten, die voor zeven dagen betaald worden, hoewel zij slechts zes dagen arbeiden, die dagelijks een rantsoen brood ontvangen, extra vergoeding krijgen voor overwerk en bovendien allen een Rijks-pensioen genieten, geen reden tot klagen hebben.

F. Kosten van geneeskundige verpleging aan den wal en verstrekking van geneesmiddelen, enz.

Art. 46. I. Door enkele leden werd geklaagd over de onvoldoende verpleging in het marine-hospitaal te Willemsoord. Naar hunne meening is het verplegend personeel daar niet talrijk genoeg, zijn de diensten dientengevolge te zwaar en is de bezoldiging te gering. Zij verzochten den Minister, hierin verandering te brengen.

Ter beoordeeling van de gegrondheid der klacht zou men, zoo mogelijk, gaarne vernemen, hoe de dienst van het verplegend personeel is geregeld.

Art. 47. I. Voor zoover men wist is aan het marinehospitaal te Willemsoord geen inrichting verbonden, geschikt voor de genezing van herstellenden in de open lucht. Het maken van eene dergelijke inrichting zou, meende men, weinig kostbaar zijn en in eene werkelijke behoefte voorzien.

---

1) Zitting 1906—1907, »Aanhangsel", bladz. 5.

Art. 48. IV. Enkele leden gaven in overweging, aan d schepelingen, die wegens venerische ziekte in het hospitaal zij opgenomen, slechts een gedeelte van hunne gage uit te betalen Zij betoogden, dat de uitbetaling van het volle traktement dik wijls ten gevolge heeft, dat de hier bedoelde patiënten trachte den tijd van hun verblijf in het hospitaal te rekken en zoo doende hunne gezondheid inboeten.

Vde Onderafdeeling.

Pensioenen, onderstanden, wachtgelden, enz.

Onder verwijzing naar de gedachtenwisseling bij de behan deling van de begrooting voor het loopende jaar [1]), werd gevraag hoe groot thans het aantal is van de deelgerechtigden in he Fonds voor dek- en onderofficieren en mindere schepelingen Sommige leden zouden gaarne zien, dat een post op de begroo ting werd gebracht, waaruit aan hen, die den dienst hebben ve laten voordat zij den pensioensleeftijd hadden bereikt, de doo hen in het Fonds gestorte bijdragen zouden kunnen worde terugbetaald.

Andere leden zouden dergelijke terugbetaling zeer bedenk lijk achten. Zij herinnerden er aan, dat de bedoelde persone zich nimmer hebben kunnen vleien met de hoop, hunne bi dragen terug te erlangen, indien zij voor den pensioensleeftij den dienst verlieten.

Art. 57. Enkele leden meenden te weten, dat het voorkom dat officieren, die voor den dienst ongeschikt zijn geworden, maa in hun rang nog niet lang genoeg hebben gediend om het daaraa verbonden pensioen te kunnen verkrijgen, in plaats van geper sionneerd te worden op non-activiteit worden gesteld en eers wanneer zij het hooger pensioen kunnen deelachtig worden, de dienst verlaten

Men vroeg, of dit juist is.

Art. 66. Sommige leden waren van meening, dat de gron slag, waarnaar ten vorigen jare het bedrag van de bij ove lijden uit te keeren som is vastgesteld [2]), den toets der billijk heid niet kan doorstaan. Niet naar den door den overleden bekleeden rang moesten huns inziens die bedragen worden be paald, maar naar de behoefte van het achtergebleven gezin. Z drongen daarom aan op eene herziening van het tarief, waarb de uitkeeringen aan weduwen en rechtverkrijgenden van d lageren in rang zouden zijn te verhoogen.

Als voorbeeld werd het volgende staatje overgelegd.

---

1) Voorloopig Verslag, bladz 25; Memorie van Antwoord, bladz. 3 »Handelingen",, bladz. 727.

2) Memorie van Toelichting betreffende het VIde hoofdstuk der Staat begrooting voor 1906, bladz. 19.

Rang.	Tegenwoordig	Gewenscht.
	bedrag der uitkeering.	
ıtroos der 3de klasse en lager.	f 20	f 50
ıtroos der 2de klasse . . .	24	55
atroos der 1ste klasse. . .	30	60
orporaal.	36	65
ɪrgeant	48	70
ergeant-Majoor.	56	75
.djudant-onderofficier. . . .	65	80

Art. 67. Verscheidene leden konden niet goedkeuren, dat bij ıet Departement van Marine, evenals aan die van Oorlog en ʼan Waterstaat, nog aan het dragen van eigen risico de voorkeur ɔlijft gegeven boven aansluiting aan de Rijksverzekeringsbank. Zij achtten dit te minder verklaarbaar, omdat, naar zij meenden te weten, in den Ministerraad was besloten, dat de Departementen zich bij de Rijksverzekeringsbank zouden aansluiten.

Andere leden betoogden hiertegenover, dat elke Minister dergelijke zaken voor zijn eigen Departement behoorde te beslissen; de leer, als zouden ten deze alle Ministers door een besluit van den Ministerraad zijn gebonden, achtten zij verwerpelijk.

Art. 70. Eene specifieke opgave werd gevraagd betreffende de wijze, waarop het ten vorigen jare voor de verzorging van de geestelijke belangen van het personeel toegestane som van f 3000 is besteed.

Van verschillende zijden werden inlichtingen verzocht met betrekking tot eene door den Minister uitgevaardigde circulaire over het doen van wandelingen door schepelingen onder geleide van een predikant of priester. Ten einde zich daarover een juist oordeel te kunnen vormen, zou men gaarne met den woordelijken inhoud van deze circulaire worden in kennis gesteld. Met name wenschte men te vernemen, of de schepelingen, daartoe opgeroepen, verplicht zijn deze wandelingen mede te maken en in het algemeen de geestelijken te ontvangen.

Of de Regeering met hare godsdienstige bemoeiingen zeer gelukkig is, werd door meer dan één lid betwijfeld. Sommigen meenden, dat de godsdienst wordt te baat genomen als politiemaatregel. Anderen waren van oordeel, dat het beter ware, indien de Regeering omtrent deze aangelegenheid in overleg trad met de verschillende kerkgenootschappen.

Gevraagd werd of het gerucht juist is, dat door den Minister de toegang tot de schepen is geweigerd voor godsdienstleeraars, benoemd door eene onlangs gevormde vereeniging welke zich de behartiging van de geestelijke belangen van het marinepersoneel ten doel stelt.

ord hadden tegen dit bedrag op zich zelf geen bezwaar; maar meenden, dat het met de billijkheid moeilijk is te rijmen, ., terwijl de hier bedoelde inspecteurs daardoor eene promotie ıken van f 1000 (die in het 6de district, in verband met het rvallen van zijne toelage als permanente commissaris van ezicht op de Scheldevaart, van f 600), hun ambtgenoot te arlingen, de eenige, die niet het voorrecht had officier der arine te zijn of te zijn geweest, maar die toch op een lang-ırigen eervollen dienst mag wijzen, slechts f 300 promotie ıaakt en zijne bezoldiging bepaald ziet op f 3100.

Nog onbillijker, meenden andere leden, is het voorstel ten anzien van den inspecteur te Delfzijl, die dusver gelijke be-oldiging ontving als zijn ambtgenoot te Harlingen, en thans in ıet geheel geen promotie maakt, niettegenstaande ook deze reeds aren op zijne standplaats werkzaam is en zijne bezigheden niet ijn verminderd.

Ten slotte zou men gaarne worden ingelicht, waarom ook na de verhooging van de bezoldiging der inspecteurs, gelden zouden moeten worden beschikbaar gesteld voor toelagen ter voorziening in de administratieve hulp. Men meende, dat daar waar adjunct-commissarissen zijn, deze ambtenaren in de behoefte aan administratieve hulp hebben te voorzien.

Uit bijlage A[1], der Memorie van Toelichting blijkt, dat voor „toelage voor detacheering buitenslands" wordt toegekend f 600. Komt, zoo vroeg men, die toelage boven de reis- en verblijf-kosten? En waarom wordt zij gegeven?

B. Loodswezen.

Art. 82. Sommige leden zouden gaarne worden ingelicht, hoe het in dit artikel genoemde personeel over de verschillende standplaatsen is verdeeld.

C. Betonning, bebakening en zeemerken.

Art. 88,*a*. De opmerking werd gemaakt, dat de bezoldiging van den voorwerker der smeden en den voorwerker der tonnen-makers bij het algemeen betonningsmagazijn te Enkhuizen, ten bedrage van f 2.50 daags, zeer karig is. De leden, die deze opmerking maakten, en die meenden te weten, dat reeds 's Ministers ambtsvoorganger op een door deze personen inge-diend verzoekschrift, ernstige overweging van hunne belangen had toegezegd, zouden gaarne zien, dat de bezoldiging thans werd verhoogd.

D. Verlichting.

Met waardeering had men kennis genomen van 's Ministers werkzaamheid in zake de op grond van de jongste waarnemingen noodig gebleken wijziging in het verlichtingsplan van zijn ambts-voorganger. De opmerking werd daarbij evenwel gemaakt, dat, waar het geheele plan wordt gewijzigd, de toelichting wel

eenigszins uitvoeriger had mogen zijn. Men herinnerde d aan de Memorie van Toelichting betreffende de begrooting 1905, waarbij behalve een uitvoerig uittreksel uit het ra der bij beschikking van 1 April 1903, nº. 44, ingestelde missie, eene lichtenkaart en eene beschrijving der lichten w gevoegd. Thans is alleen eene lichtkaart overgelegd. Gevr werd, of over het nieuwe plan ook deskundigen van de vaardij zijn gehoord.

Met betrekking tot de lichtbron werd er aan herinner de meerderheid van evengenoemde commissie tegen elect licht bezwaar had, niet alleen op grond van de kosten, ook met het oog op de twijfelachtige bedrijfszekerheid verklaring van deskundigen, dat de stralen van het elect licht minder goed door den nevel dringen dan die van petrol licht. Waar nu de Minister alleen mededeelt, dat aan de i leering -- ook het onderhoud? -- van electrische lichten zulke hooge kosten zijn verbonden, als aanvankelijk werd meend, stelde men de vraag, of de andere bezwaren eve overwonnen zijn of ongegrond zijn gebleken. Ook vroeg m het acetyleenlicht, dat volgens de commissie groote inten heeft en ook geen gecompliceerde installatie vereischt, steeds in den staat van beproeving verkeert. Daarbij wen men te vernemen, hoe dit licht in Indië voldoet.

Sommige leden vestigden de aandacht op het gevaar huns inziens voor de scheepvaart, althans gedurende 36 d van het jaar, bestaat op een gedeelte van de kust tuss Scheveningen en IJmuiden, waar men ter verkenning op de aanhoudende, hetgeen thans met stoomschepen wel meest rechte lijn zal geschieden, aan den grond kan varen zonde licht te hebben gezien. Hetzelfde doet zich voor tuss IJmuiden en Kijkduin, waarschijnlijk ten gevolge van het schen van het vuur van Egmond. Men vroeg, of hiert geen maatregelen zijn te nemen. Op Ameland, voegden e leden er aan toe, vindt men aan den kant van Schiermonni een dergelijke kust. Hier achtte men evenwel het gevaar minder groot, aangezien hier geen havens zijn en het dus is aan te nemen, dat een schip recht op de kust zou aanho

Gevraagd werd, hoe thans het licht van Terschelling i gericht. Blijkens de Memorie van Antwoord betreffende d grooting voor het loopende jaar verwachtte de Minister, da licht omstreeks September 1906 zou gereed zijn. Men vero stelde, dat dit dan zou zijn volgens het oude plan, namelijk groepbliksemlicht, elke 20 seconden 2 korte, gevolgd door enkelvoudige schittering. Volgens de thans overgelegde k is het evenwel een schitterlicht met een schittering om seconden.

Art. 93. In verband met hun nader te ontwikkelen bez tegen de oprichting van het proefstation te Scheveningen zo verscheidene leden dit artikel willen zien verminderd met f

nde het bedrag geraamd voor de bezoldiging, gedurende een lf jaar, van een instrumentmaker bij dat proefstation.

Art. 94. *g*. Met alle waardeering voor 's Ministers plannen estond toch bij een aantal leden bezwaar tegen den post van 45 000 voor de oprichting van een proefstation met werkplaats e Scheveningen. Men was niet zonder vrees, dat eene dergelijke nrichting eene sterke neiging tot uitbreiding zou blijken te nebben. De noodzakelijkheid van een proefstation werd ernstig n twijfel getrokken; men meende, dat wel evenals voorheen zou kunnen worden profijt getrokken van de proefnemingen in het buitenland. Mocht evenwel de noodzakelijkheid alsnog door den Minister kunnen worden aangetoond, dan zouden de leden hier aan het woord voor de proefnemingen bij voorkeur eene plaats in de nabijheid van een der Rijkswerven zien aangewezen; daar zou men tevens de noodige werkkrachten vinden voor het verrichten van herstellingen of andere werkzaamheden. Het ontbreken daarvan te Scheveningen scheen reeds op zich zelf een bewijs, dat de keuze van deze plaats minder gelukkig was.

Met ingenomenheid had men gezien, dat de Regeering wenscht voort te gaan op den ingeslagen weg met betrekking tot de verlichting der vaarwateren en dat zij met name het aantal lichtboeien in de Zuiderzee wenscht uit te breiden. Gevraagd werd, of spoedig zal worden overgegaan tot het leggen van een gasboei tusschen Enkhuizen en Urk, waaraan, naar enkele leden meenden te weten, behoefte bestaat.

IIIde ONDERAFDEELING.

Pensioenen, onderstanden, wachtgelden, enz.

Art. 105. Bij dit artikel werd herinnerd aan de opmerking gemaakt bij art. 67.

Aldus vastgesteld door de Commissie van Rapporteurs den 12den November 1907.

FRUYTIER.
DE WAAL MALEFIJT.
LIMBURG.
JANSEN.
TAK.

NOTA.

De ondergeteekende wenscht ingevolge art. 26 van het Reglement van Orde bij deze de redenen te ontvouwen, waarom hij zich niet kan vereenigen met het beleid van Z. E. den Minister van Marine.

Die redenen zijn gelegen zoowel in het beleid ten opz
van het materieel als ten opzichte van het personeel.

Wat het materieel betreft, komt Zijne Exellentie met
plan van aanbouw verdeeld over 25 jaren, waarvoor gemi
3,6 millioen per jaar zal moeten worden besteed, maar hij
schuift het eigenlijke begin van uitvoering naar het jaar 1
een tijdstip waarop het onzeker is of Zijne Excellentie nog
het bewind zal zijn om de uitvoering te leiden.

Tot 1910 wil hij slechts hoogstens 3 millioen per jaar b
den, hoofdzakelijk aan dat deel van het plan dat niet kar
ristiek het zijne mag heeten, terwijl, om het plan uit te vo
als boven gezegd, 3,6 millioen per jaar noodig is.

Hij laat dus de uitvoering aan eene onzekere toekomst
en begint, hoewel verondersteld moet worden dat hij overt
is van de noodzakelijkheid dier uitvoering, met de aanvrage
de volgens zijne eigene berekening geheel onvoldoende som
2,2 millioen voor nieuwen aanbouw [1]).

Wat nu het plan zelf betreft, zij opgemerkt, dat de Min
op blz. 11 van de Memorie van Toelichting mededeelt, dat
de grootere schepen die in den laatsten tijd gebouwd wo
de drie type-„Kortenaer", afgebouwd in 1895, dus 11 jaren
den, thans niet meer beantwoorden aan de eischen die men
defensieschepen stellen moet, zoodat hij hunne spoedige ver
ging wenschelijk acht, terwijl de pantserdekschepen „Koni
Wilhelmina" en type-„Holland", te zamen zeven in getal
bouwd in 1895 en 1897, dus 9 à 11 jaren geleden, ook niet
als goede schepen op den voorgrond mogen staan, zood
hunne vervanging door de voorgestelde krachtige schepen
mogelijk spoedig dient te worden voorzien.

Niettegenstaande deze mededeelingen, waaruit blijkt da
levensduur, ten opzichte van de bruikbaarheid voor het
waartoe schepen gebouwd worden, nog niet eens op tw
jaren te stellen is, gaat de Minister als grondslag voor zijn
uit van een levensduur van 25 jaren voor grootere en 20 j
voor kleinere schepen, terwijl vroeger daarvoor 20 en 15 j
werden gerekend. Aangezien wij bouwen om voor hun
bruikbare schepen te hebben, blijkt uit de mededeelinge
bladz. 11 der Memorie van Toelichting, dat de termijnen
20 en 15 jaren, die vroeger werden aangenomen, eer te
dan te kort mogen heeten, en dat dus het aannemen van

---

1) In de Nota van den Minister van Financiën (Millioenennota) v
er aan herinnerd (bladz. 3), dat wellicht dit jaar f 457 000 zal worde
gegeven voor aanschaffing van een onderzee-torpedoboot, en kort voo
afdeelingsonderzoek heeft het daartoe betrekkelijke wetsontwerp (Gedr
stukken, n⁰. 105) de Kamer bereikt. Dit verandert echter niets aan het
gevoerde betoog; want op den staat, Memorie van Toelichting, blad
vindt men de eerste dezer booten uitgetrokken in 1909. Als 's Mini
plan dus gevolgd wordt, zal men in 1909 natuurlijk zooveel minder m
uitgeven dan thans meer is besteed.

ıijnen van 25 en 20 jaar niet de grondslag mag zijn voor een ɔed vlootplan.

Wanneer wij den levensduur stellen op de vroeger aangenomen 0 en 15 jaren, dan zou bij uitvoering van het plan evenzeer 6,5 millioen voor groote en 19,8 millioen voor kleine schepen ıenoodigd zijn, welke cijfers resp. gedeeld door 20 en 15 een aarlijksch gemiddeld bedrag van 3,32 millioen en 1,32 millioen, ɔf te zamen 4,64 millioen opleveren.

Dit is dus ongeveer hetgeen de Ministers Van der Wijck en Röell voor hunne plannen jaarlijks noodig achtten.

Volgens 's Ministers plan moeten er — behalve de thans reeds bestaande — 31 torpedobooten van het type-„Ophir" (blz. 8 Memorie van Toelichting) aangebouwd worden.

Tot het jaar 1922 wil de Minister telken jare niet meer dan twee bouwen. Op die wijze zal het dus ongeveer 15 jaren duren voordat de door hem noodig geachte torpedovloot klaar is, terwijl men in dien tijd geen geld beschikbaar heeft om de thans bestaande, die hunne levensgrens bereiken, te vervangen. (Uit den staat op bladz. 44 blijkt dan ook, dat van de 21 thans bestaande torpedobooten klein model en a—k, er in 1912 nog slechts drie over zullen blijven, terwijl er dan slechts 18 van de voor Nederland noodig geachte 30 van type-„Ophir" zullen zijn met twee onderzeebooten van de vier die er moeten komen; en dat Indië dan nog slechts 6 van de noodig geachte 15 „Ophirs" zal hebben en geen enkele der 6 torpedobootvernielers.)

Van den Minister, die op blz. 5 der Memorie van Toelichting vooropstelt, dat de Nederlandsche marine moet beschikken over een flink aantal zeewaardige torpedobooten, mocht men verwachten, dat, zoo de toestand van de Oosterdoksluis ons nog drie jaren lang zal beletten een op de werf gebouwd groot schip naar buiten te brengen, en het bouwen van de schepen die hij wenscht daarom niet kan aangevangen worden, hij althans het andere deel van zijn plan. dat wèl uitvoerbaar is, met kracht had aangevat. [1])

Op bladz. 17 zegt de Minister, dat de militaire uitgaven voor de marine in 1897 bedroegen 9,6 pct. van de totale Staatsuitgaven en in 1904 slechts 7,7 pct., terwijl de verhouding voor de thans in behandeling zijnde begrooting zeker niet ongunstiger zal zijn.

Wanneer tien jaren geleden een zooveel grooter percentage van de uitgaven aan marine werd besteed, had men m. i. van

---

1) Bij deze beschouwing zijn buiten rekening gelaten de 6 »Hydra's» der Indische militaire marine. De Minister maakt er geen melding van naar aanleiding van zijn bouwplan in den staat op bladz. 44. Met het oog op het afkeurend oordeel op bladz. 5 over kleine torpedobooten uitgesproken, ligt het voor de hand, dat dit opzettelijk is geschied en zij evenals de »Reinier Claeszen« en de pantserdekschepen buiten beschouwing moeten blijven. Ook van onderzeebooten voor Indië wordt in dien staat niet gerept, hoewel de Minister op bladz. 7 zegt, dat als zij goed blijken er in Indië een ruim gebruik van gemaakt kan worden.

dezen Minister mogen verwachten, dat hij zich niet zou neerleggen bij eenen toestand waarbij van een flink begin van uitvoering van het door hem noodig geachte bouwplan geen sprake is.

Wanneer hij overtuigd is van de noodzakelijkheid, dat wij zulk een vloot bezitten, dan kan hij er zich niet bij neerleggen, dat naarmate van de draagkracht der natie zooveel minder voor de vloot besteed wordt in 1907 dan er in 1897 voor kon worden afgezonderd.

Wat betreft het personeel kan ondergeteekende zich evenmin met het beleid des Ministers vereenigen.

Op bladz. 13 Memorie van Toelichting wijst de Minister er op, dat hij 30 officieren beneden den hoofdofficiersrang minder denkt noodig te hebben dan thans.

Hij komt echter tot die berekening door in vredestijd de adelborsten 1ste klasse officiersdiensten te doen verrichten.

Of ze daarvoor als regel bruikbaar zijn meent de ondergeteekende ernstig in twijfel te mogen trekken, daar ook in vredestijd van de, slechts door oefening te verkrijgen, besluitvaardigheid van den officier der wacht, de veiligheid van het geheele schip voor een groot deel afhangt.

In vredes- en in oorlogstijd schijnt de Minister te rekenen (Bijlage III, kolom A) op de marinereserve in Indië, terwijl nog onderzocht moet worden of die er wel is. Een onderzoek vooraf ware mijns inziens doeltreffender geweest.

Verder rekent de Minister op 22 adelborsten, die nog in opleiding op het Koninklijk Instituut van de marine zijn.

Daargelaten dat de bruikbaarheid van deze reserve veel zal afhangen van den tijd van het jaar (begin of einde van den cursus) waarin de oorlogstoestand intreedt, meent de ondergeteekende, dat op deze reserve niet mag gerekend worden.

Het kan zijn dat er onder die jongelieden uitstekende krachten schuilen, maar als regel mag men daarop niet rekenen.

Bovendien is het niet geraden alle personeel dat men in een uiterst geval wel als reserve zal moeten gebruiken, te beschouwen als personeel dat men in oorlogstoestand terstond eene plaats zal aanwijzen, want dan is men bij de eerste verliezen geheel van vervangend personeel ontbloot. [1])

Wat ten slotte het personeel voor den stoomvaartdienst betreft, wenscht ondergeteekende er op te wijzen, dat het korps machinisten door 's Ministers voorganger slechts twee jaren geleden gereorganiseerd is op zoodanige wijze, dat er thans in plaats van ontevredenheid (die jarenlang bestaan had en tengevolge waarvan het korps dreigde te verloopen) algemeene tevredenheid in het

1) In Bijl. III vindt men in de kolom „tekort" 28 adelborsten 1ste kl. In de kolom „over" 12 adelborsten 1ste kl. reserve en 35 buitengewone adelborsten. Op die beide laatste mag men dus niet rekenen. Zij vallen buiten de formatie en worden dus niet aangevuld, terwijl het tekort is een tekort op de formatie, dat door adelborsten van het instituut moet worden aangevuld.

orps viel waar te nemen, welke zich afspiegelde in spoedige aan-ulling van het ontstane tekort. [1])

Volgens de regeling van Minister ELLIS zouden er zijn 2 nspecteurs voor den stoomvaartdienst, 25 officieren-machinist lste klasse, 50 officieren-machinist 2de klasse, 60 hoofdmachinisten, 140 machinisten en 40 adjunct-machinisten.

Op 29 à 33-jarigen leeftijd zou, na doorloopen van de lagere rangen door de geschikt geblekenen, den officiersrang verkregen worden.

Nu wil de Minister de lagere rangen, van adjunct tot hoofdmachinist, afschaffen (althans in Bijlage III vindt men ze alleen in de Toelichtingen genoemd), en in de diensten die zij hadden te verrichten zal dus voor een groot deel moeten worden voorzien door stokers, die, behalve den rang van sergeant-majoor dien zij thans reeds bereiken kunnen, ook dien van adjudant-onderofficier deelachtig zullen kunnen worden.

Diensten dus, bij de regeling van 1904 bewezen door de jongere machinisten, welke die, in de hoop ook eenmaal den officiersrang te verkrijgen, met ijver en opgewektheid, naar verwacht mocht worden, zouden vervullen, zullen bij de regeling die thans wordt voorgesteld, grootendeels moeten bewezen worden door stokers die het nooit verder kunnen brengen dan den hoogsten onderofficiersrang, en die nooit dezelfde ontwikkeling zullen hebben als de jongere machinisten, die thans daarmede belast zijn.

Om ze daartoe in staat te stellen zal de opleiding tot stoker er op gericht moeten zijn hen de bekwaamheid daarvoor te doen verwerven. Zij zal dus meer en meer moeten naderen tot de opleiding, die vroeger de machinisten ontvingen. Het gevolg zal zijn, dat men gecreëerd heeft een korps stokers, dat dezelfde redenen van ontevredenheid met hunne positie aanvoert, die vóór 1904 de machinisten deden gelden. Zij zullen zich door kennis en ontwikkeling boven den onderofficiersstand verheven gevoelen, en toch nooit een hoogeren rang kunnen verkrijgen.

Het officierskorps zal bestaan uit 2 inspecteurs, 28 officieren-machinisten 1ste klasse, 98 officieren-machinisten 2de klasse, en 39 officieren-machinisten 3de klasse, te zamen 167 man, allen officier.

Thans bestaat het korps machinisten uit 2 inspecteurs, 25 officieren-machinist 1ste klasse, 50 officieren-machinist 2de klasse, 60 hoofdmachinisten, 140 machinisten en 40 adjunct-machinisten, te zamen 317 man; niet allen officier dus, doch de jongeren dienende in de verwachting het te worden.

Het behoeft geen betoog, dat in het kleinere korps dat de

---

[1]) In vredestijd moesten er, zooals op blz. 36 Memorie van Toelichting 1904 blijkt, 240 hoofd- en andere machinisten zijn, en op bladz. 13 der Memorie van Toelichting 1907 wordt gezegd, dat er thans reeds 236 zijn, terwijl er 1 Januari 1904 slechts 225 waren (Bijl. Q 1905).

Minister voorstelt, de promotie slechter zal zijn dan in den thans sedert 1904 bestaanden toestand. Evenmin behoeft het herinnerd, dat slechte promotie de tevredenheid niet in de hand werkt.

Die tevredenheid zal ook niet verwekt worden wanneer de leden van dit korps van 167 man het oog richten op het korps officieren van administratie, groot 65 man (Bijlage III, kolom D), waarbij vier inspecteursplaatsen te vervullen zijn, terwijl hun korps er slechts twee aan zijne leden heeft aan te bieden.

Van de hoofdmachinisten en lagere machinisten, die er thans zijn, 236 in getal, kunnen er, volgens de mededeeling op bladz. 13 Memorie van Toelichting, 126 [1]) voorzien in het door 's Ministers regeling geschapen tekort aan officieren. Er onstaat dan echter een overschot van 110 [2]) in de lagere rangen, hetzij men die terstond den officiersrang geeft of niet, ongeacht een getal van adspirant-machinisten, waarvan er 71 volgens Bijlage Q op 1 Januari 1906 in opleiding waren, zoodat men mag aannemen, dat er bij invoering van den maatregel ongeveer evenveel zullen zijn.

Dientengevolge zal de opleiding gedurende misschien wel een tiental jaren gestaakt moeten worden, zoodat zoowel de opleiding als de toeloop van adspiranten geheel verloopen zal zijn als men er weder mede moet aanvangen.

Wat de practische opleiding der officieren betreft, is er alle reden aan te nemen, dat die minder goed zal zijn dan thans, want met het oog op de positie van den officier aan boord, is het vrij zeker, dat zij in dien rang minder practisch werk zullen doen dan hun in lageren rang zou worden opgedragen.

Voor de stokers wil de Minister den adjudant-onderofficiersrang bereikbaar stellen; 38 hunner zullen die kunnen verkrijgen (Bijl. III) en verder moeten er komen 38 sergeants-majoor, 174 sergeants en 238 korporaals-stoker meer dan er thans zijn. Het is dus zeer waarschijnlijk, dat het overschot van 233, dat thans in lageren rang dient, weldra in die hoogere rangen zal overgaan. Het staat vast, dat dit der schatkist meer geld zal kosten.

Of het echter even zeker is, dat die menschen door het toekennen van een hoogeren rang, ook in staat zullen gesteld worden diensten te bewijzen, waarvoor meer ontwikkeling en bekwaamheid vereischt worden dan zij thans bezitten, mag ernstig betwijfeld worden. Is dit wel het geval en blijken werkelijk op den duur de stokers van hoogeren rang meer te kunnen praesteeren dan bij de tegenwoordige regeling in verband met hunne opleiding van hun verwacht wordt, dan zal de ontevredenheid, waarvan hierboven gewaagd werd, ook zeker niet uitblijven.

Het ware met het oog op deze bezwaren gewenscht, dat de Minister gevolg had gegeven aan zijn voornemen, geuit in de Eerste Kamer (Eindverslag Zitting 1905—1906, bladz. 186)

---

1) Na verbetering der drukfouten in Bijl. III wordt dit 116.

2) » » » » » » » » » 120.

en eene Commissie had benoemd, desnoods tot uitwerking zijner denkbeelden, maar *vooral* tot overweging van de gevolgen daarvan.

De overgangsmaatregelen toch, die de benoemde Commissie in opdracht kreeg te overwegen, zijn slechts een zeer gering deel der gevolgen van eenen maatregel, die niet zal nalaten zijne verderfelijke werking op de toestanden bij het personeel van den stoomvaartdienst te doen gevoelen.

Mijne conclusie is dus, dat, wanneer het uit deze begrooting blijkend beleid wordt gevolgd, dit zal leiden tot een deels verzwakt, deels ontevreden personeel, dienende op eene vloot in welker tijdige aanvulling niet op voldoende wijze wordt voorzien.

VAN WASSENAER VAN CATWIJCK.

MEMORIE VAN ANTWOORD.

Algemeene beschouwingen.

§ 1. *Beleid en plannen des Ministers.*

Dankbaar aanvaardt ondergeteekende de hulde hem van verschillende zijden gebracht voor de wijze, waarop hij gemeend heeft zijne meening te moeten kenbaar maken over de belangrijke ontwerpen, welke in zijne Memorie tot Toelichting aan de orde moesten worden gesteld.

Waar van die meening ook met groote belangstelling is kennis genomen, daar vertrouwt ondergeteekende ook op die belangstelling te mogen rekenen voor hetgeen hij zich veroorloven zal tot nadere toelichting van zijne meening en naar aanleiding der verschillende in het Voorloopig Verslag voorkomende beschouwingen en opmerkingen in deze Memorie te berde te brengen.

Aangezien de beoordeeling van het beleid van ondergeteekende in de eerste plaats berust op de door hem ontwikkelde plannen voor de samenstelling der vloot en deze plannen ten nauwste verband houden met 's lands financieele draagkracht, meent ondergeteekende het volgende te moeten voorop stellen.

Met het Kabinet, waarvan hij deel uitmaakt, een zuinig en omzichtig beheer van 's lands financiën beslist noodzakelijk achtende, en van meening, dat ernstig naar bezuiniging ook op de militaire uitgaven behoort te worden gestreefd, heeft hij het

zich tot plicht gesteld, bij de overweging van de sterkte der zeemacht in de toekomst zich tot het dringend noodzakelijke te bepalen.

Inderdaad was het, zooals het op bladz. 10 van het Voorloopig Verslag namens verscheidene leden staat uitgedrukt, zijn streven om, met terzijdestelling van hetgeen hem wellicht als militair aantrekkelijk zoude voorkomen en rekening houdende met wat financieel bereikbaar is, het land in behoorlijken staat van tegenweer te brengen. Tot dit streven werd hij te meer gedrongen door de overweging, dat de verbetering der kustverdediging voor zoover onder het Departement van Oorlog ressorteerende binnenkort eenig offer van de schatkist zal vorderen.

Beslist moet hij opkomen tegen de bewering, als zoude bij zijne voorstellen het belang van 's lands defensie aan het streven naar bezuiniging zijn opgeofferd; den leden die deze bewering in verband brachten met politieke leuzen, meent hij te mogen doen opmerken, dat hij niet geschroomd heeft thans voor de tweede maal eene begrooting in te dienen, waarvan het eindcijfer eene verhooging boven die van het vorig jaar aanwijst, en daarbij een plan van aanbouw te ontwikkelen, waarbij in het volgend jaar, als wanneer de plannen van den Minister van Financiën tot versterking der middelen, althans ten deele, tot verwezenlijking kunnen zijn gekomen, ongeveer 8 ton gouds meer aan nieuwen aanbouw zal moeten worden besteed.

Ter beantwoording van de in het Verslag medegedeelde beschouwingen over den in de Memorie van Toelichting vermelden uitslag van het overleg, tusschen ondergeteekende en zijn ambtgenoot van Oorlog gepleegd, ten aanzien der verdediging des lands aan de zeezijde, in verband met den arbeid der Commissie in zake samenwerking van land- en zeemacht, aan dit onderwerp gewijd, moge het volgende dienen.

Aan de Commissie, die bij Koninklijk besluit van 25 Juni 1903 n°. 36 was benoemd en volgens art. 2 van dat besluit belast is met de behandeling van alle vraagstukken op defensiegebied, welke beide takken der krijgsmacht raken en waaromtrent door de Ministers van Oorlog en van Marine advies wordt wenschelijk geacht, werd bij Ministerieele resolutie van 22 Augustus 1903 Bureau S/B n°. 70, 28 Augustus 1903 Kabinet Q 68, de opdracht verstrekt, luidende:

„Het vraagstuk van de herziening en aanvulling der defensiemiddelen aan de zeezijde in zijnen geheelen omvang in behandeling te nemen en dienaangaande een rapport uit te brengen vergezeld van eene raming van kosten, waardoor de Ministers van Oorlog en Marine eenen grondslag zullen verkrijgen voor het aanleggen of verbeteren van verdedigingswerken aan den wal en voor den aanbouw van drijvend materieel der zeemacht."

Hoewel nu, zooals uit het bovenstaande blijkt, de eisch van beperking der kosten binnen het bereikbare in de opdracht niet woordelijk werd genoemd, zoo blijkt toch uit het rapport der Commissie ten duidelijkste, dat zij zich wel degelijk het rekening

ouden met de draagkracht der natie heeft ten taak gesteld.

Het tegendeel te doen veronderstellen, was dan ook geenszins e bedoeling der op deze zaak betrekking hebbende mededeeling 1 de Memorie van Toelichting, waarbij de nadruk behoorde te allen op den 10den en 13den regel van boven op bladz. 2 dier Iemorie. Noch aan eene nuttelooze opdracht aan de Commissie, ioch aan het drijven van een onwaardig spel met de Kamer, behoeft dus hierbij te worden gedacht.

Tegen overlegging van het rapport der Commissie op dit oogenblik meent ondergeteekende, in overleg met zijn ambtgenoot van Oorlog, op de gronden in de Memorie van Toelichting aangevoerd, alsnog bezwaar te moeten maken. Wat betreft het verlangen der Kamer, althans kennis te nemen van hetgeen de Commissie in 's lands belang noodig heeft geacht, vooral nu de Regeering meent met minder te kunnen volstaan, zijn ondergeteekende en zijn ambtgenoot van Oorlog bereid in overweging te nemen aan dat verlangen te voldoen, zoodra de plannen gereed zijn tot het brengen van de verbetering in bewapening en inrichting der kustversterkingen, waaromtrent het onderzoek plaats heeft.

Wat de voorstellen der Commissie in zake de zeemacht betreft, heeft ondergeteekende er geen bezwaren tegen, te vermelden dat de Commissie de volgende sterkte der vloot voor de verdediging van het Rijk in Europa aangeeft.

Actieve scheepsmacht: 6 pantserschepen, waartoe aanvankelijk zullen behooren de drie bestaande pantserschepen type „Kortenaer", na wijziging hunner kanonnen van 21 cM. A tot snelvuurgeschut, benevens 9 torpedobooten type „Ophir".

Voorts voor locale verdediging: 16 pantserdekbooten, 18 torpedobooten type „Ophir" en 12 idem van kleiner model; eindelijk als reserve 5 torpedobooten van het eerstgenoemde en 2 van het laatstgenoemde type.

De pantserdekbooten zijn in het stelsel der commissie bestemd tot het verrichten van bewakings- en veiligheidsdiensten in de zeegaten op de Zuiderzee en in de Stelling van het Hollandsch diep en Volkerak, en komen in hoofdzaak overeen met het type kanonneerboot, opgenomen in de vlootprogramma's van de Ministers van Marine Jhr. Van der Wijck en Jhr. Röell [1]), met dien verstande dat de proeftochtsnelheid op 14 mijl zoude worden bepaald en in verband daarmede de waterverplaatsing eenige vermeerdering zoude ondergaan, terwijl de kanonnen van 3.7 cM. en de mortieren van 7.5 cM. uit de bewapening zouden vervallen, en de commandotoren slechts eene pantserdikte van 50 mM. zoude hebben.

De bewapening zoude mitsdien bestaan uit 4 kanonnen van 7.5 cM. L/40; de diepgang zoude 25 dM. bedragen en de kosten per vaartuig werden berekend op ƒ 435.000.

---

1) Zie bladz. 11 Memorie van Toelichting der begrooting voor 1897 en bladz. 6 Memorie van Toelichting der begrooting voor 1900.

De verdeeling dezer vaartuigen over de verschillende zee-gaten en stellingen zoude zijn, als volgt:

Texelsche zeegaten 6;
Vliegaten en Zuiderzee 4;
Goereesche gaten 4;
Hollandsch Diep, Volkerak 2.

De torpedobooten type „Ophir" zouden zijn te stationneeren als volgt:

Texelsche zeegaten 3;
Vliegaten en Zuiderzee 3;
IJmuiden 3;
Hoek van Holland 3;
Goereesche gaten 6.

De klein-model torpedobooten werden gedacht van het ver-beterd type „Lamongan", ongeveer overeenkomende met than bestaande booten type „Michiel Gardeijn", en berekend op f 125 00 per boot.

Er zouden zijn gestationneerd in de:

Zuiderzee 4;
Goereesche zeegaten 4;
Stelling Hollandsch Diep, Volkerak 4.

Uit de samenstelling der door de Commissie noodig geacht zeemacht blijkt, dat zij bij hare voorstellen van dezelfde begin-selen is uitgegaan, als zijn nedergelegd in de beide punten waarin het overleg tusschen ondergeteekende en zijnen amb genoot van Oorlog is geresumeerd, zoomede dat ook het sub 4^0. vooropgestelde beginsel het hare was.

In zake bewaking en verdediging der Zuiderzee, — behoo rende onder 7^0 — is het verschil tusschen de zienswijze de Commissie en die der beide Ministers gering.

De onderwerpen in de overige der acht punten behandeld vielen buiten het arbeidsveld der Commissie, door hare opdrach aangewezen.

Van verschillende zijden, zoo meldt het Verslag, werd d vraag gesteld, of de meer eenvoudige en minder kostbare oplos-sing, welke de Regeering aan het vraagstuk der verdediging onzer havens en zeegaten denkt te geven, in gelijke mate doe treffend kan worden geacht als die van de Commissie. In ver band met deze vraag is te beschouwen, hetgeen aan den voe van bladz. 2 en boven aan bladz. 3 van het Verslag wer opgemerkt aangaande de eischen aan de bewapening der kust batterijen te stellen en omtrent de vraag, in hoeverre d pantserforten in staat zijn aan alle gebeurlijkheden het hoof te bieden.

Uit den aard der zaak zal het antwoord op dit alles eers dan volledig kunnen worden gegeven, wanneer de planne van den Minister van Oorlog tot verbetering in bewapening e inrichting der kustversterkingen gereed, en daarvan de koste

rekend zullen zijn. Intusschen, uit het feit dat de Regeering ›t vraagstuk der verdediging van havens en zeegaten op een- ›udiger en minder kostbare wijze denkt op te lossen dan de ommissie en uit het bij haar gerezen denkbeeld om van bij e marine vrijkomend zwaar geschut gebruik te maken ter etere bewapening der kustversterkingen, in verband met de eschouwingen op de bladz. 3 en 4 der Memorie van Toelichting, an de gesteldheid onzer zeegaten en aan het optreden der ıedendaagsche oorlogsvloten gewijd, blijkt, naar het onderge- eekende voorkomt, voldoende, dat het verschil tusschen de ienswijze van de Regeering en de Commissie voornamelijk ligt in de opvatting van den aard der aanvallen, aan welke de ver- dedigingsmiddelen onzer havens en zeegaten kunnen worden geroepen het hoofd te bieden.

De door ondergeteekende in de Memorie van Toelichting ontwikkelde plannen, met het door de Commissie van Samen- werking noodig geacht marine-materieel vergelijkende, vindt men de volgende verschillen.

Terwijl de Commissie aan de 3 pantserschepen type „Kor- tenaer", met wijziging van het geschut van 21 c.M. A. tot snel- vuurgeschut wenscht toe te voegen drie pantserschepen van het type „Heemskerck", stelt ondergeteekende voor de „Korte- naer's", zonder verwapening, aanvankelijk aan te vullen met twee, later te vervangen door nog twee schepen, type „Heemskerck".

De pantserdekbooten van het stelsel der Commissie worden bij ondergeteekende vervangen:

1°, voor zoover de Zuiderzee betreft, door 3 onbeschermde kanonneerbooten:

2°. voor den dienst op de benedenrivieren door 3 kanon- neerbooten met pantserdek.

Voor de uitoefening van veiligheidsdienst in de zeegaten acht ondergeteekende dit speciale type van vaartuig niet doel- matig op de volgende gronden:

Geschieden pogingen tot betonning der zeegaten door den vijand onder bescherming van geschut van eenige beteekenis, hetzij dit op torpedojagers of vernielers dan wel op groote schepen is opgesteld, dan kan tegen deze handeling onzerzijds het doelmatigst worden opgetreden door verdragend geschut op een zoo veel mogelijk vast liggend opstellingsvlak, dus op pant- serschepen, opgesteld. Komt de vijand voor dit doel enkel met ongewapende vaartuigen, dan zijn onze torpedobooten voldoende om het betonnen te beletten.

Tegen het binnendringen van vijandelijke torpedobooten in onze zeegaten kan naar de meening van ondergeteekende op verreweg de meest doeltreffende wijze worden opgetreden door vuur uit licht snelvurend geschut, op den wal opgesteld, des nachts met goede verlichting van het vaarwater door zoek- lichten, tot welke doeleinden dan ook de bewapening en inrichting der kustversterkingen de noodige wijziging moeten ondergaan.

Alleen in het geval van slecht zicht door mist of andere

weers-invloeden voorzien de genoemde middelen niet; doch wa onder deze omstandigheden te verwachten is van een vaartui onder stoom, waarvan de bestuurder al zijn aandacht aan d navigatie heeft te wijden om niet zelf aan den grond te loope is naar ondergeteekende voorkomt uiterst gering; in dit b zonder geval dienen onze torpedobooten te doen wat zij kunne

Aangaande zeegaande torpedobooten type „Ophir" wensche de Commissie en ondergeteekende nagenoeg hetzelfde; slech wenscht ondergeteekende zoowel aan den Hoek van Holland a te IJmuiden, in stede van drie gewone, twee onderzee-torped booten te stationneeren.

Torpedobooten klein model eindelijk, het werd reeds in d Memorie van Toelichting uiteengezet, acht ondergeteekend minder doelmatig.

Uit het bovenstaande moge blijken, dat de voorstellen va ondergeteekende in zake de reconstructie der vloot voor de land verdediging, hoewel in sommige opzichten minder vergaand dan die der Commissie, zich toch in de door haar aangegeve richting bewegen.

Voor den twijfel, door verscheidene leden uitgesproken, het overleg tusschen de beide Ministers ter zake der verded ging van havens en zeegaten wel ver genoeg is gegaan, besta geen grond. De goede samenwerking tusschen de Departemente van Oorlog en van Marine, van meer dan eene zijde geconst teerd, getuigt naar de meening van ondergeteekende, dat h voor een behoorlijk verband tusschen de beide takken der krijg macht niet noodig is de beide militaire Departementen vereenigen tot een Departement van landsverdediging, wel maatregel naar ondergeteekende overtuigd is, met het oog de uitgebreide taak der marine in de koloniën opgelegd, ni uitvoerbaar zoude blijken.

Ter beantwoording der gehouden critiek op de plannen vo aanbouw en aanwending der vloot moge het volgende diene

Als beheerschende het programma van aanbouw, worden de eerste plaats hier ter sprake gebracht de cijfers van 25 e 20 jaren, door ondergeteekende aangenomen als de levensduu respectievelijk van pantserschepen en de lichtere oorlogsvaa tuigen, na ommekomst waarvan dit materieel moet worden aa genomen niet meer te zijn op de hoogte van zijn tijd; vo welken levensduur in den laatsten tijd respectievelijk de cijfer van 20 en 15 jaren werden gesteld.

Ten aanzien van dergelijke cijfers kan worden gezegd, d zij altijd min of meer willekeurig zijn. Sommige schepen zull ook na het bereiken van de voor hen in eenig vlootplan g stelde leeftijdsgrens nog goede diensten kunnen bewijzen; andere zullen teleurstellingen worden ondervonden die het we schelijk maken reeds eerder tot hunne vervanging over te gaa Bij den opzet van een vlootplan zal men gemiddelden moete aannemen, waarmede een billijke verdeeling van uitgaven wor

rkregen. Bij zijne raming van de leeftijdsgrens vindt onderge-ekende steun bij het programma van aanbouw voor de Duitsche arine, waarbij die grens voor pantserschepen eveneens op 25 ren wordt gesteld. Dat het wenschelijk zou zijn altijd te kunnen eschikken over eene vloot, waarvan de schepen, zoodra ze niet eer beantwoorden aan de moderne eischen der rusteloos voort-chrijdende techniek, worden vervangen door nieuwe, wil onder-eteekende gaarne toegeven, doch dit is eene weelde die geen nkele natie zich zou kunnen veroorlooven; bij een streven in ie richting wordt de grens noodwendig getrokken door de grootte van de offers, die de natie zich voor hare marine kan getroosten.

Wat de pantserschepen type-„Kortenaer" betreft, wordt in herinnering gebracht dat deze schepen reeds bij eerste indienst-stelling waren voorzien van verouderd geschut, en derhalve reeds van den aanvang af in ongunstige conditie verkeerden. Dat hunne bemanning daardoor zou worden blootgesteld aan ver-nietiging zonder ernstige kans om door kracht van verweer het leven te behouden, kan niet worden toegegeven. In den Russisch-Japanschen oorlog hebben aan beide zijden schepen van vrij hoogen leeftijd aan de krijgsverrichtingen, en niet altijd zonder succes, deelgenomen.

Ten onrechte worden door de leden, die het onderhavige punt ter sprake brachten, laatstgenoemde pantserschepen ten aanzien hunner door ondergeteekende gewenschte vervanging in eenen adem genoemd met de zeven pantserdekschepen. Op de aanwezigheid in de sterkte der vloot van de genoemde drie pantserschepen rekent ondergeteekende, zooals uit bijlage II der Memorie van Toelichting blijkt, nog tot en met het jaar 1920, dus tot de volle 25 jaren. Blijkbaar bestaat hier misverstand, waartoe gedeeltelijke aanleiding is gegeven doordat onder-geteekende hunne vervanging, voor een gedeelte op een veel vroeger tijdstip dan het genoemde jaar, in hooge mate wenschelijk noemde. Juister zoude het geweest zijn indien hier niet van vervanging, doch van aanvulling ware gesproken.

Tot het door verschillende Ministers voor de defensie noodig geachte eskader van 6 schepen, werden voorloopig steeds de 3 pantserschepen type „Kortenaer" gerekend. Waar ondergetee-kende meent met het geringer aantal van 4 te kunnen volstaan, kan dit alleen geschieden in de veronderstelling, dat dit 4-tal van een zoo krachtig mogelijk type zal zijn. De „Heemskerck" en het bij deze begrooting door ondergeteekende aangevraagde schip nemen in zijn vlootplan de plaats in van de 3 nog aan het 6-tal zijner voorgangers ontbrekende pantserschepen, terwijl tijdelijk de 3 „Kortenaers" nog geacht worden in waarde gelijk te staan met 2 schepen type „Heemskerck", waarvan de aan-bouw dus eerst noodig zal zijn tegen den tijd, dat de „Korte-naers" aan den dienst dreigen te ontvallen. Vandaar dat die aanbouw door ondergeteekende tot de jaren 1915—1919 is verschoven.

Op verschillende plaatsen van het verslag schijnt eenig
bevreemding door te schemeren over het feit, dat ondergeteekend
een bouwprogramma, over 25 jaren loopende, heeft medegedeel
hoewel hij meent in den aanhef der Memorie van Toelichtin
de beteekenis van zoodanig programma duidelijk in 't licht t
hebben gesteld. Het is wellicht niet overbodig hierbij op t
merken, dat een programma van aanbouw, waarbij de leven
duur der schepen op 25 jaren is gesteld, noodwendig over eve
zooveel jaren behoort te worden uitgestrekt, wil bewezen wo
den, dat de berekening sluit, in dier voege, dat ieder schip c
vaartuig op zijn tijd vervangen wordt. Ware dit niet het geva
geweest, zoo had ondergeteekende, ter aanduiding van zij
stelsel, met een tabel van minder lengte kunnen volstaan.

Den leden, die het plan in geen opzicht aannemelijk achtten
onder andere op grond, dat wanneer eindelijk na verloop va
jaren de als minimum noodig geoordeelde sterkte zal zijn bereikt
de schepen, die het eerst gebouwd werden al weder, als gehee
verouderd, onvoldoende zullen moeten worden geacht, zij opge
merkt, dat laatstgenoemd euvel als direct gevolg van de
beperkten levensduur der schepen aan ieder vlootbouwpla
eigen is. Ter beoordeeling der financieele gevolgen van d
aanneming van eene bepaalde vlootsterkte wordt dan ook altij
gevraagd naar het bedrag, jaarlijks voor nieuwen aanbouw t
besteden, teneinde de vloot op de bepaalde sterkte te houden
Geschiedt de aanbouw gelijkmatig, dan zullen er altijd enkel
vaartuigen zijn, die de grens van den als normaal te stelle
levensduur naderen, maar ook andere, die slechts kort gelede
werden afgeleverd.

De opmerking is gemaakt, dat ondergeteekende bij het pro
gramma van aanbouw gezorgd heeft, dat het te besteden bedra
voor de in 1905 aangevangen vierjarige parlementaire period
belangrijk beneden de gemiddelde som blijft.

Tot het aannemen van een betrekkelijk laag cijfer, voo
nieuwen aanbouw jaarlijks te besteden, met geleidelijke opklim
ming daarvan, vond ondergeteekende vrijheid door de overweging
dat in de eerstvolgende jaren de bouw van kazernes bijzonder
uitgaven zal vorderen, terwijl van vereenvoudiging in de orga
nisatie van den dienst, voornamelijk in vredestijd, en ook va
eene organisatie van het korps mariniers op den grondslag va
de behoefte der vloot bezuiniging is te wachten, welke evenwe
zich eerst in latere jaren zal kunnen doen gevoelen.

Ernstige afkeuring vindt het in het verslag, dat de doo
ondergeteekende noodig geachte samenstelling der vloot in zij
stelsel van aanbouw eerst na een betrekkelijk groot aant
jaren bereikt wordt. Hierbij zij opgemerkt, dat een groot dee
van het bestaande materieel, hoewel niet opgenomen bij he
plan, dat ondergeteekende op bladz. 8 der Memorie van Toe
lichting ontwikkelde en niet voorkomende in de kolommen va
het overzicht in bijlage II dier Memorie, niettemin nog ver
scheidene jaren goede diensten kan bewijzen, zooals ook o

dz. 12 der Memorie, maar wellicht niet met genoeg nadruk rd gememoreerd.

De monitor „Reinier Claeszen" b.v. zal, ook wanneer door ne betere bewapening der kustversterkingen in het zuider-ntier hare diensten in de Goereesche Gaten en het Volkerak et meer worden vereischt, nog geruimen tijd de taak kunnen rvullen, door ondergeteekende aan de te bouwen beschermde nonneerbooten op Haringvliet en Hollandsch Diep toegedacht.

Van de torpedobooten type „Ardjoeno" en de kleinere zullen thans verscheidene nog kunnen worden in bruikbaren staat ehouden, totdat het aantal booten type „Ophir" tot 20 zal zijn eklommen (1913).

Voorts komt het aan de kracht der verdediging zoowel van et Rijk in Europa als van Nederlandsch-Indië ten goede, dat le pantserdekschepen nog gedurende tal van jaren benut kunnen worden voor het bezetten van het station der Caraïbische zee n voor reizen tot aflossing van de bemanningen der schepen n Oost-Indië en tot oefening van het personeel in het algemeen. Het krachtige materieel behoeft dan alleen voor groote herstellingen naar Nederland terug te keeren en is door het vermijden van reizen tot aflossing, oefening en vlagvertoon minder aan slijtage onderhevig.

Kan het bovenstaande, naar ondergeteekende meent, strekken om het door hem voorgestelde langzame tempo in den aanbouw minder onverklaarbaar te doen voorkomen, dan zulks blijkens het verslag bij velen het geval was, de denkbeelden door sommige leden ontwikkeld, ten doel hebbende, in dit euvel te voorzien, verdienen naar de meening van ondergeteekende alle belangstelling.

Voor zoover hierbij sprake was van uitvoering van het geheele plan van aanbouw in 5 à 10 jaren, moet ondergeteekende de juistheid erkennen van het daartegen aangevoerde bezwaar, dat daarna gedurende 15 à 20 jaren de aanbouw geheel zoude moeten stilstaan, en het materieel in zijn geheel zoude achteruitgaan. Ook het rekening houden met vooruitgang der techniek, door ieder vaartuig te doen zijn een verbeterde kopie van zijn voorganger, komt in zoodanig bouwstelsel niet tot zijn recht. In het algemeen is geleidelijk voortschrijden voor ieder bouwprogramma eener oorlogsvloot aan te bevelen. Hetzelfde bezwaar geldt, wanneer het stelsel van aanbouw op korten termijn op al het nog benoodigd licht materieel wordt toegepast.

Meer aanbevelenswaardig komt het ondergeteekende voor, het denkbeeld op kleiner schaal, dus bij gedeelten van het bouwprogramma, in toepassing te brengen. Stel, dat de in het bouwplan voor de jaren 1908 tot en met 1912 ten behoeve van het torpedo-materieel uitgetrokken bedragen, met toevoeging van 0.35 millioen voor verspermaterieel op de jaren 1913 en 1914 voorkomende, zoo spoedig mogelijk na het einde van 1907 werden besteed, dan zoude vermoedelijk reeds in 1910 de beschikking kunnen worden verkregen over eene onderzeeboot, 4 torpedo-

booten en het verspermaterieel voor Nederland, benevens torpedobootvernielers, 4 torpedobooten (de 2 in 1907 aangevraag medegerekend 6) en het verspermaterieel voor Indië.

Evenzoo handelende ten aanzien der op de jaren 1913 to en met 1917 uitgetrokken bedragen, zouden in het jaar 191 kunnen worden afgeleverd 2 onderzeebooten en 2 torpedobooten voor Nederland, 2 vernielers en 8 torpedobooten voor Indië.

De wensch naar bespoediging in de aanschaffing van torpedo materieel en mijnen leidde sommige leden tot de meening, da het beter zou zijn voor het oogenblik alle kracht op die aan schaffing te concentreeren; hetgeen natuurlijk daarop zoude neerkomen, dat gedurende verscheidene jaren geene gelden voo den bouw van schepen beschikbaar zouden zijn.

Ten volle beseft ondergeteekende, hoe aanlokkelijk voo velen het denkbeeld moet zijn, dat men zich bij den aanbouw van onze vloot in de eerste plaats zoude bewegen op een gebied waar onze beperkte financieele krachten ons niet zouden beletten iets indrukwekkends tot stand te brengen, maar ondergeteekend meent hier toch een waarschuwend woord te moeten doen hoo ren tegen de eenzijdige bewondering voor de torpedo als wape in den zeestrijd, die er toe leidt, het geschut, dat nog altij als het hoofdwapen in den zeeoorlog is te beschouwen, uit he oog te verliezen. Zij die uitsluitend torpedomaterieel wenschen schijnen te vergeten, dat tegenover eene indrukwekkende torpedo vloot aan onze zijde de tegenstander eene nog geduchter mach van torpedobootvernielers kan stellen, zoodat, wanneer wij geen pantserschepen aanschaffen, een speciaal type van kruiser me krachtige bewapening van snelvuurgeschut, om tegen des vijand torpedobootvernielers op te treden, zoude moeten worden aan gebouwd. Kanonneerbooten zijn hiertoe niet voldoende, wan de aanvallen moeten in zee worden afgeslagen.

Wat onderzeebooten betreft, hoewel ondergeteekende volk men heeft ingestemd met de aanschaffing van de eersteling en me voortvarendheid het daarmede verkrijgen van deugdelijke ervarin zal bevorderen, moet hij er toch op wijzen, dat de werkingsfee van dit kleine type zeer weinig uitgestrekt is, en wanneer men in dit opzicht meer verlangt, de kosten zeer snel stijgen, zooda van de goedkoopte van dit wapen niet veel overblijft; terwij nog zal moeten blijken, in hoeverre de hydrographische gesteld heid van onze zeegaten aan het optreden van deze soort va vaartuigen eene belemmering in den weg legt.

Eene ondankbare taak is het, als verdediger op te treden van den bouw van pantserschepen, waar de diepte onzer zee gaten de waterverplaatsing tot 5000 ton beperkt, het slagschip in den vreemde meer en meer den kolos-vorm aanneemt, e ondergeteekende sedert lang erkende, dat met het vergrooten van de afmetingen der oorlogsschepen de strijdwaarde mee economisch wordt verkregen.

Het denkbeeld dat onze schepen van 5000 ton het zouden moeten en kunnen opnemen tegen een vloot, bestaande ui

gschepen van 3 tot 4 maal grooter waterverplaatsing, moet tuurlijk worden opgegeven. Toch moet ondergeteekende opmen voor de waarde van ieder goed kanon, achter deugdelijk ntser opgesteld. Beslist onjuist noemt hij de meening, dat ze pantserschepen in den strijd met grootere oorlogsbodems or het verdragende vijandelijke geschut ontredderd zullen zijn, órdat zij zelf nog een schot hebben kunnen lossen. De strijd oge ongelijk zijn, de kleinere schepen hebben het voordeel at zij zelf minder trefkans aanbieden dan de groote schepen es vijands. Wil de vijand zeker zijn van zijne meerderheid, an zal hij moeten komen met een behoorlijk aantal groote chepen, die hij anders voor andere doeleinden zou kunnen geruiken. Hadden wij geen pantserschepen, doch alleen torpedoooten, dan zou de vijand met torpedojagers en eenig minderwaardig materieel kunnen volstaan om onze torpedobooten in le zeegaten op te sluiten; en daardoor zou ook onze geheele orpedovloot tot werkeloosheid gedoemd en de daarvoor gedane uitgaven nutteloos besteed zijn.

Opgemerkt zij ten slotte, dat ons land zich ten aanzien van den bouw van kleine pantserschepen tot kustverdediging naast eene goed verzorgde torpedovloot tot dusver met de overige kleine mogendheden van Noordelijk Europa, namelijk Zweden, Noorwegen en Denemarken in goed gezelschap bevindt.

Hiermede gekomen zijnde tot dit gedeelte van het vlootplan, dat in het verslag aan de sterkste bedenking blootstond, namelijk den bouw van nog 3 schepen van het type „Heemskerck" tot vorming eener mobiele divisie van 4 kleine pantserschepen, wenscht ondergeteekende met nadruk te verklaren, dat hij met zijne omschrijving van de taak dezer scheepsmacht geenszins heeft bedoeld aan haar optreden een ander karakter te verleenen dan aan zijne voorgangers ten deze heeft voor den geest gestaan, of dat optreden te beperken tot de eerste dagen van den oorlogstoestand.

Integendeel, deze schepen zullen den strijd moeten opnemen, altijd en overal, waar zulks noodig zal zijn; en hoewel ondergeteekende aan deze scheepsmacht in zijn vlootplan eene kleinere plaats heeft moeten inruimen dan zijne voorgangers deden, omdat naar zijne overtuiging onze weerkracht ter zee in de voornaamste plaats tot de verdediging van Indië behoort te worden aangewend [1]), zoo acht hij toch het bezit van zelfs maar een viertal kleine, maar zeewaardige pantserschepen voor onze defensie onmisbaar.

Ten volle onderschrijft ondergeteekende voorts hetgeen door verscheidene leden werd aangevoerd ten aanzien onzer verplichting om te zorgen, dat niet lichtvaardig tot het schenden van onze

1) Het vlootplan van den Minister VAN DER WIJCK medegedeeld bij de begrooting voor 1897, met een totaal bedrag voor de aanschaffing der geheele vloot ad 80.5 millioen gulden, rekende voor het materieel, benoodigd voor de defensie van Indië benevens den buitenlandschen dienst, niet meer dan ruim 35 millioen.

neutraliteit zou kunnen worden overgegaan; en zeer juist kom het hem voor, dat in dit verband gewezen werd op de moge lijkheid eener vijandelijke operatie op de Schelde, welke w zouden geroepen zijn te verhinderen, voor welk optreden doo ons over enkele groote schepen dient te worden beschikt.

Ten aanzien der vraag, of de Gouverneur-Generaal va Nederlandsch-Indië over de plannen van ondergeteekende me betrekking tot de inrichting der Zeemacht in die gewesten i gehoord, en hoe de Landvoogd over die plannen denkt, zij voo opgesteld dat de plannen van den Minister van Marine voor d samenstelling van en den aanbouw voor de vloot, met inbegri van het gedeelte voor de verdediging van de koloniën bestemd alvorens in de Memorie van Toelichting bij het VIde hoofdstul der Staatsbegrooting te worden uiteengezet, uit den aard de zaak in den Raad van Ministers zijn ter sprake gebracht; hie omtrent de noodige overeenstemming verkregen zijnde, kan e geene aanleiding worden gevonden tot mededeeling in bijzon derheden omtrent de wijze waarop die overeenstemming wer tot stand gebracht.

Waar verscheidene leden ook voor Indië tegen het bouwe van pantserschepen overwegend bezwaar hadden, onderschrijf ondergeteekende geheel de meening van andere leden, dat he torpedo-materieel, bij de verdediging dier bezittingen aan t wenden, nog minder dan bij de kustverdediging hier te lande den steun van groote schepen kan ontberen; ook hij is va meening dat, waar de troepenmacht op Java geconcentreerd is eene actieve scheepsmacht onmisbaar is om de buitenbezittinge te beschermen, en wijst bovendien op de uitgestrektheid va Java's kustgebied in vergelijking met de betrekkelijk gering getalsterkte van het leger, waaruit blijkt, van hoe overwegen belang het is, dat niets onbeproefd worde gelaten, om d onderneming eener landing op Java te verhinderen, welke taa uitsluitend op de Zeemacht rust.

Dat voor de waterverplaatsing der verlangde pantserschepe 7000 ton werd aangenomen, is het gevolg van den wensch o ten behoeve der strijdwaarde de afmetingen van het schip zo groot te kiezen als met een diepgang van 62 d.M. als maximum bij niet te ongunstige verhouding mogelijk zoude blijken. He genoemde diepgangcijfer is dat, waarbij de diepste (oostelijke toegang tot de reede van Soerabaja dagelijks eenige uren voo en na het tijdstip van hoogwater kan worden gepasseerd.

Dat zulk een schip met gevulde kolenruimen niet op iede gewild uur naar zee zal kunnen gaan acht ondergeteekend geen overwegend bezwaar, waar hij voorop stelde, dat dez schepen bij het intreden van den oorlogstoestand deze have reeds verlaten moeten hebben, ten einde geen kans te loope daarbinnen te worden opgesloten. Wat betreft het geval, da bij spannenden strijd, het zeegat zoude moeten worden binnen geloopen, kan gereedelijk worden aangenomen, dat de schepe onder die omstandigheden van brandstof, munitie en ander

orraden reeds zooveel zullen hebben verbruikt, dat de diep-
ng aanmerkelijk verminderd is, en dus meer ruimte laat in
t kiezen van het tijdstip voor het passeeren der ondiepten in
t zeegat.

Het gedachte charter van schip is blijkens het bovenstaande
rekend op den bestaanden toestand der toegangen tot de reede
an Soerabaja; van het gebruik van den westelijken toegang
erd voor deze schepen afgezien. De voornemens met betrekking
ot de besproken zeegaten kunnen mitsdien bij de beoordeeling
an dit scheepstype buiten beschouwing blijven.

De vaststelling van het aantal der schepen van dit type op
berust op de overweging, dat aan het viertal pantserschepen,
lle nog kortgeleden aangebouwd van het type „Koningin-Re-
gentes", binnen de grenzen door de financieele draagkracht ge-
steld, ook met het oog op den eisch ze behoorlijk te bemannen,
niet meer dan dat getal grootere schepen zoude kunnen worden
toegevoegd; en niettemin zoodoende in de behoefte der defensie,
in verband met de eischen voor aflossing, oefening en het be-
zetten van het station der Caraïbische zee zoude kunnen worden
voorzien.

De voor het nieuwe type van schip gedachte snelheid is wel-is waar niet gelijk aan die der zes thans nog bestaande pantserdekschepen van de typen „Holland" en „Utrecht", maar stemt overeen met die der bestaande pantserschepen, voor de verdediging der koloniën bestemd en aangewezen, met welke de voorgestelde schepen bij hunne oorlogsoperatiën in tactisch verband zullen hebben op te treden.

De redenen, welke ondergeteekende er toe hebben geleid, van de voorheen ook door hem gehuldigde meening, dat het kruisertype voor onze strijdwijze in de Indische wateren het doelmatigst zoude zijn, terug te komen, zijn in de Memorie van Toelichting uiteengezet.

Hetgeen ondergeteekende mede in die Memorie heeft medegedeeld aangaande de voorstelling, die hij zich van het gebruik der zeemacht in de Indische wateren maakt, werd door verscheidene leden niet zeer duidelijk en volledig geacht. Uitermate moeilijk scheen het dezen leden, indien niets meer kon worden medegedeeld dan ondergeteekende deed, zich een oordeel te vormen over hetgeen met betrekking tot de samenstelling der vloot, het type der schepen en de daaraan te stellen eischen het meest wenschelijk moet worden geacht.

Ondergeteekende heeft gemeend, met het oog op de uitvoerige beschouwingen in de gedachtenwisseling van zijne voorgangers met de Volksvertegenwoordiging, bij de uiteenzetting hunner denkbeelden over de samenstelling der vloot, aan dit onderwerp gewijd, zich te mogen ontslagen rekenen van den plicht, opnieuw in bijzonderheden aan te geven, welke diensten van de zeemacht in verschillende bij oorlogstoestand voorkomende omstandigheden in de Indische wateren moeten worden gevergd. Intusschen meende hij de wijze van optreden der naar zijne

denkbeelden samengestelde scheepsmacht met voldoende scherpte te typeeren door voorop te stellen, dat hare actie los moet zijn van Soerabaja, hoewel deze haven de eenige versterkte operatiebasis voor eene zeemacht in den Archipel uitmaakt en door hetgeen op bladz. 7 der Memorie van Toelichting werd opgemerkt omtrent de middelen, waardoor de overvoer van een vijandelijk landingsleger moet worden belet. Voorts in aanmerking nemende, hoe andermaal, als in 1905, onze Marine in Indië zich ten taak kan zien gesteld, de neutraliteit te handhaven, zoomede dat zij, voor het geval wij in een eventueelen oorlog een bondgenoot zouden hebben, geroepen kan worden diens strijdkrachten aan te vullen, kan ondergeteekende zich binnen de grenzen onzer financieele draagkracht en lettende op de beperking door den diepgangseisch aan de afmetingen der schepen gesteld, geene doelmatiger samenstelling onzer scheepsmacht denken dan de aangegevene, uit zeewaardig torpedo-materieel, gesteund door enkele pantserschepen zoo krachtig als wij die bouwen kunnen, bestaande.

Gehoor gevende aan den eisch, ten behoeve der strijdwaarde voor deze pantserschepen de grootste voor ons bereikbare afmetingen te kiezen, kwam hij tot kleiner aantal; dat hierin een nadeel ten opzichte van handhaving der neutraliteit zoude gelegen zijn, kan ondergeteekende niet toegeven.

De ondervinding gedurende den Russisch-Japanschen oorlog heeft de noodzakelijkheid aangetoond onze krachten niet te versnipperen maar ons eskader zooveel mogelijk bijeen te houden om krachtig te kunnen optreden, daar, waar zulks vereischt zou worden. Bovendien vorderen de maatregelen ter voorkoming van neutraliteitsschending in verschillende deelen van den Archipel eene soort van bewakings- of gewapende politiedienst, waarin door de oorlogsschepen van de Indische militaire marine werd voorzien.

Aangaande het nieuwe type van pantserschip voor den dienst bij het Nederlandsch eskader in Oost-Indië, waartoe ondergeteekende zich voorstelt, te zijner tijd de gelden voor den bouw aan te vragen, kan thans het volgende worden medegedeeld.

Het schip zoude bewapend zijn met vier kanonnen van 24 cM. in twee torens opgesteld, vier kanonnen van 15 cM. in gesloten schilden en 10 kanonnen van 7,5 c.M. achter open schilden; al het geschut van hetzelfde model als op onze laatstgebouwde schepen voorkomende.

Verdeeling van zwaarte der pantsering als op Hr. Ms. schepen „Tromp" en „Heemskerk".

Geene torpedobewapening.

Snelheid, gedurende vier uren gemiddeld vol te houden, 16 mijl.

Kolenvoorraad 700 ton; bij geheel uitgerusten toestand zal de diepgang 61,5 d.M. en de waterverplaatsing ongeveer 6500 ton bedragen.

Bij de bedenkingen, geopperd tegen de denkbeelden van

ondergeteekende ten aanzien van de bemanning der door hem voorgestelde vloot, zij het volgende aangeteekend.

Ongetwijfeld zal een goed deel der officieren van de Koninklijke Marine-reserve zich bij het uitbreken van een oorlog in verschillende zeeën in de particuliere vaart bevinden; aangenomen mag echter wel worden, dat het naderen van het oorlogsgevaar zich eenigen tijd tevoren zal hebben aangekondigd en daardoor het vertrek van sommige stoomschepen zal zijn opgeschort geworden, terwijl van de tijdens het uitbreken van den oorlog zich in zee bevindende schepen, nog een aantal de vaderlandsche en Indische havens zal bereiken. Onder deze omstandigheden op twee derden der organieke sterkte van de reserve-officieren voor Indië en Nederland gezamenlijk te rekenen, schijnt niet te optimistisch.

Waar in verband tot het hier behandeld onderwerp werd opgemerkt, dat ondergeteekende de adelborsten der 1ste klasse den dienst van officieren wenscht te doen verrichten, schijnt een misverstand te bestaan. Officier zijn de adelborsten 1ste klasse nu reeds en hunne diensten zijn dus als die van officier aan te merken. Toch was het niet de bedoeling van ondergeteekende hen den dienst van luitenants ter zee 2de klasse te doen verrichten. Hetgeen te dezen aanzien op bladz. 13 der Memorie van Toelichting werd gezegd, moge als volgt worden verklaard.

De bemanningslijst van een pantserschip type „Koningin-Regentes" vermeldt thans 6 luitenants ter zee 2de klasse, 1 officier der mariniers en 5 adelborsten 1ste klasse. Ondergeteekende stelt haar voor oorlogstijd als volgt voor: 5 luitenants ter zee 2de klasse, 2 id. der reserve, 4 adelborsten 1ste klasse en 2 id. der reserve. In vredestijd de 4 reserve-officieren per schip van dit charter afvallende, blijven voor den dienst over 5 luitenants ter zee 2de klasse en 4 adelborsten 1ste klasse en hierin verklaarde ondergeteekende voor dien dienst — d. i. dus in tijd van vrede — geen bezwaar te zien op grond der tegenwoordig reeds gedurende de opleiding door de adelborsten opgedane practische ervaring.

Dat de berekening in Bijlage III der Memorie van Toelichting een tekort van 6 adelborsten 1ste klasse aanwijst, ook na de aanvulling dezer officieren met 22 adelborsten van het oudste studiejaar bij het Instituut, is juist; ondergeteekende meent hierbij te mogen opmerken, dat het geenszins zijne bedoeling is geweest, gemelde berekening als grondslag eener formatie te doen gelden.

De gegrondheid der verwachting, dat eene vermindering der organieke sterkte van het korps zeeofficieren met een 30tal, op een totaal van 345, wanneer promotie-kans en positie geene vermindering ondergaan, het aantal van hen, die de loopbaan van zeeofficier verkiezen, eer af dan toe zal doen nemen, kan ondergeteekende niet inzien.

Wat betreft de adelborsten 1ste klasse en buitengewone adelborsten der reserve, aangezien dezen in de eerste plaats in

aanmerking komen om het tekort aan luitenants ter zee der reserve aan te vullen en eventueel overblijvenden voor adelborsten 1ste klasse der marine kunnen worden in de plaats gesteld, zal van hunne zeemans-ervaring in voldoende mate worden parti getrokken.

Afgescheiden van verdere beschouwingen over eene reorganisatie van het personeel van den stoomvaartdienst, kan het uit bijlage III van de Memorie van Toelichting aangehaalde cijfer van 591 als tekort aan hooger machinekamerpersoneel moeilijk als argument worden gebruikt tegen de door ondergeteekende gedachte formatie.

Tegenover een tekort toch van 119 officieren-machinist van alle rangen, staat een overcompleet van 169 hoofdmachinisten en machinisten en tegenover een tekort van 473 onderofficieren-stoker een overcompleet van 67 adjunct-machinisten, 112 korporaal-stokers I, II en B.D., en 231 stokers. Hoewel dus het tekort aan onderofficieren-stokers nog aanmerkelijk is — ook in de tegenwoordige formatie — twijfelt ondergeteekende niet of deze cijfers zullen gaandeweg gunstiger worden, wanneer een grooter aantal stokers met goed gevolg den cursus der werfdivisie hebben doorloopen.

Voor oorlogstijd zijn bovendien nog beschikbaar 18 hoofdmachinisten en machinisten, 300 adjunct- en adspirant-machinisten en 5 onderofficieren-stoker der Reserve.

Bij het beschouwen van de overige cijfers, komt ondergeteekende tot de slotsom, dat, al werd op het oogenblik de organisatie ingevoerd, die hij noodig oordeelt voor een vloot volgens zijn plan, het tekort aan luitenants ter zee 1ste klasse, adelborsten 1ste klasse en matrozen der 1ste en 2de klasse geen bezwaar zoude opleveren.

Tegenover het aangehaalde tekort van 16 luitenants ter zee der 1ste klasse staat toch een overcompleet van 52 luitenants ter zee 2de klasse, tegenover een tekort van 28 adelborsten der 1ste klasse een overcompleet van 47 adelborsten der reserve.

Telt men in de bijlage de cijfers van de subalterne zeeofficieren in de beide laatste kolommen op, dan staat tegenover een gezamenlijk tekort van 78 een overcompleet van 101.

Evenzoo staat tegenover een tekort van 281 matrozen 1ste en 2de klasse een overcompleet van 69 matrozen 1ste en 2de klasse der reserve en van 277 matrozen 3de klasse, waardoor de geleidelijk benoodigde aanvulling verzekerd is.

Wat Oost-Indië betreft, wordt vermeld dat er op 1 September 1906 108 Europeesche manschappen minder aanwezig waren dan waarop bij de begrooting is gerekend, hetgeen grootendeels zijn oorzaak vindt in de thans gevolgde handelwijze, om de jonge matrozen zoo lang mogelijk in Europa te houden.

Voor het oogenblik is er dus voor ondergeteekende geen reden om te twijfelen of het geleidelijk bemannen van eene vloot, zooals door hem gedacht is, mogelijk is; het aanvullen van het personeel van onder op heeft echter zijne volle aandacht.

De vraag, welke vooruitzichten ondergeteekende meent te hebben ten aanzien van de bemanning van eene vloot volgens zijn plan is ondergeteekende niet volkomen duidelijk; immers in verscheidene categorieën van personeel eischt eene vloot volgens dat plan minder personeel dan de tegenwoordige sterkte bedraagt. Dat in het tijdperk van overgang eenige wanverhouding bestaat tusschen het materieel en het beschikbare personeel, is bezwaarlijk te ontgaan. In het geval, in het Verslag aangehaald, tusschen de jaren 1910 en 1920, is dit het gevolg van de omstandigheid, dat de drie „Kortenaer"s destijds tegelijk werden aangebouwd, terwijl hunne vervangers volgens het plan geleidelijk zullen worden aangeschaft. Een overcompleet van materieel is hiervan echter alleen in de jaren 1918 tot 1920 het gevolg, aangezien, zooals boven werd uiteengezet, twee schepen type „Heemskerck" in de plaats komen van de drie ontbrekende „Kortenaer"s uit vroeger ontwikkelde vlootprogramma's. Vermoedelijk zal men er dan toe overgaan, een of meer dezer schepen, die den leeftijd van 25 jaar nabij zijn, uit de sterkte af te voeren; intusschen zij opgemerkt, dat in die jaren het aantal pantserschepen voor Indië volgens het programma van ondergeteekende nog slechts 6 in stede van 8 bedraagt, zoodat een overcompleet van 2 andere schepen, die ook in Indië benut kunnen worden, eer ten voordeele dan ten nadeele van den dienst zal strekken.

De gegeven cijfers omtrent de gemiddelde sterkte van het personeel berusten blijkbaar op de bijlagen P der Marinebegrootingen van 1903 t/m 1907; hieruit werd voor de jaren 1904 en 1906 het „totaal-generaal" (voorlaatste kolom der bijlage P) genomen, terwijl voor de jaren 1903, 1905 en 1907 de „geraamde gemiddelde sterkte" (laatste kolom der Bijlage P) werd gebruikt. Dat een overzicht, gebaseerd op zoo verschillende grondslagen, aan deugdelijkheid te wenschen overlaat, ligt voor de hand als men bedenkt, dat:

1°. het „totaal-generaal" voorkomende in de bijlage P met het in de bijlage D aangegeven vaarplan samenhangt en dit plan voor elk jaar verschilt;

2°. dat een *geraamde* sterkte geen basis kan vormen, om een juist overzicht van de sterkte samen te stellen; hierbij kan alleen de *werkelijke* sterkte, waaromtrent in de bijlagen Q (2de en 3de kolom) de noodige gegevens te vinden zijn, tot een juist oordeel leiden.

Het hier achterstaand staatje geeft een overzicht van de feitelijke sterkte van het personeel over 1903 t/m 1906.

Dat verscheidene leden tot hun leedwezen bij ondergeteekende niet die mate van ernst hadden kunnen constateeren, welke voor het vervullen van de onder de tegenwoordige omstandigheden zoo uiterst moeilijke functiën van hoofd van het Departement van Marine onontbeerlijk scheen, heeft ondergeteekende zeer getroffen.

Verstoken als hij is van eenige aanduiding der gronden, waarop dit oordeel berust, meent hij zich van bespreking daarvan te moeten onthouden.

	Op 1 Januari,				Op 1 Juli 1906.
	1903.	1904.	1905.	1906.	
Officieren, onderoff en minderen, niet behoorende tot ondergenoemde korpsen	5372	5050	4886	4894	4783
Korps Mariniers	2151	2059	2002	1965	1910
Personeel Marinestoomvaartdienst	1644	1696	1722	1694	1626
Personeel Marine Reserve	568	570	612	507	492
Zeemiliciens	2416	2423	2447	2448	[1]) 2819
Totaal . . .	12151	11798	11669	11508	11630

[1]) Een lichting van pl. m. 400 man, die in oefening zijn, boven de sterkte op 1 Januari.

Naar aanleiding van het votum der Tweede Kamer van de Staten-Generaal omtrent het wetsontwerp tot reorganisatie van het korps Mariniers, heeft ondergeteekende de eer alsnog mede te deelen, dat het in zijn voornemen ligt, om, zoodra het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1907 wet zal zijn geworden, een afzonderlijk wetsontwerp aanhangig te maken tot wijziging dier begrooting met het oog op de invoering van een gewijzigde regeling voor het korps Mariniers op de navolgende grondslagen.

Geleidelijke opheffing van het korps Mariniers als afzonderlijk deel van de zeemacht, onder dien verstande, dat reëngagement van in dienst zijnde onderofficieren en minderen blijft toegelaten, en de aanneming afhankelijk wordt gesteld van het aantal matrozen dat wordt aangenomen; een en ander met het doel om de benoodigde sterkte van het gezamenlijke personeel te behouden.

De afdeeling te Rotterdam geleidelijk te hervormen in eene infanterieschool der Koninklijke Marine, waar tevens tamboers en pijpers kunnen worden opgeleid; achtereenvolgens de afdeelingen te Amsterdam en te Willemsoord op te heffen, wanneer de vermindering van het korps zulks toelaat.

De voorstellen tot lotsverbetering zooals die in het verworpen ontwerp van wet voorkwamen, wederom in de voor te stellen regeling over te nemen.

Aan deze Memorie is toegevoegd eene afzonderlijke beant-oording van de Nota, door den heer VAN WASSENAER VAN TWIJCK ingediend en houdende beoordeeling van het beleid n den Minister.

§ 2. *Materieel.*

Nieuwe aanbouw.

Naar aanleiding van het door verscheidene leden met aandrang eopperd denkbeeld, om de aanvrage van een schip van het ype „Heemskerck" terug te nemen, zij het volgende mede-eeld.

Terecht werd opgemerkt, dat het, blijkens bladz. 11 der Memorie van Toelichting, met de wenschen van ondergeteekende zoude strooken, voor het geval dat het onder handen nemen der verwijding van de Oosterdoksluis de gelegenheid zoude openen tot het in aanbouw brengen van een schip van grooter type voor Indië, den bouw van dit schip aan dien van een tweede schip van het type „Heemskerck" te doen voorafgaan.

Waar echter op het oogenblik omtrent het onder handen nemen van het werk aan genoemde sluis nog geene zekerheid bestaat, en toch door geleidelijken aanbouw in de behoefte aan pantserschepen moet worden voorzien, kan ondergeteekende geen vrijheid vinden de thans op de begrooting voorkomende aanvragen van gelden voor het pantserschip terug te nemen.

Het wil ondergeteekende voorkomen, ook met het oog op hetgeen aangaande het rapport der commissie in zake de samenwerking van land- en zeemacht, voor zoover de zeemacht betreft hooger werd medegedeeld, dat de aanvraag thans voldoende toegelicht mag heeten.

Bestaand materieel.

Van het denkbeeld eener verwapening der pantserschepen type „Kortenaer", als aangegeven door de commissie in zake samenwerking van land- en zeemacht, heeft ondergeteekende na rijpe overweging gemeend geen gebruik te moeten maken. De aan de kanonnen van 21 c.M. A. dier schepen aan te brengen wijziging zoude geene meerdering van het ballistisch vermogen ten gevolge hebben maar enkel de vuursnelheid vermeerderen. Hoewel nu deze verbetering door ondergeteekeude niet gering wordt geschat, achtte hij toch de aanzienlijke uitgave, die per schip nader op ruim 2 ton gouds werd begroot, ten gevolge der daartoe benoodigde omvangrijke verbouwing van het schip ten behoeve van berging en aanvoer der munitie, niet gerechtvaardigd.

Dat ondergeteekende voor den dienst in West-Indië de voorkeur geeft aan een pantserdekschip in stede van een pantserschip, vindt zijne oorzaak in de overweging dat het uit den aard der zaak gewenscht is, de verdediging van het Rijk in Europa niet buiten dringende noodzakelijkheid te verzwakken door een daartoe aangewezen bodem aan zijne bestemming te onttrekken, terwijl

de strijdwaarde van een pantserdekschip door hem voldoen geacht wordt voor de diensten, die in het station der Caraïbisch zee van Hr. Ms. schepen kunnen worden gevergd. Voorbij gezie dient hierbij niet te worden, dat sedert tot de zending van ee pantserschip naar de West-Indische wateren besloten werd, h materieel voor den algemeenen dienst en voor het Nederlandsc eskader in Oost-Indië bestemd, met de pantserschepen „Hert Hendrik" en „Maarten Harpertszoon Tromp" werd vermeerder zoodat er thans geene aanleiding meer bestaat, den dienst i West-Indië aan schepen, niet voor algemeenen dienst bestem op te dragen.

Door sommige leden werd het verlangen uitgesproken, d wanneer aan een onzer schepen een ongeval overkomt, h voorbeeld van de Britsche marine worde gevolgd, waarbij i dergelijk geval een streng onderzoek pleegt te worden ingeste door eene commissie van zeeofficieren, van welk onderzoek d uitkomsten worden openbaar gemaakt.

Ondergeteekende merkt hierbij op, dat dezelfde gedragslij ten onzent wordt gevolgd, behoudens de openbaarmaking d uitkomsten van het gehouden onderzoek, welke tot dusver ni geschiedde, doch waarvan de wenschelijkheid, mocht onverhoo de aanleiding daartoe andermaal ontstaan, door hem ernst zal worden overwogen.

Dat evenwel uit het geconstateerde verschil tusschen de t dusver in Engeland en bij onze marine gevolgde handelwijze d gevolgtrekking zoude kunnen worden gemaakt, dat ten onze in dit opzicht niet voldoende flink wordt aangepakt, mee ondergeteekende ten sterkste te mogen ontkennen; hij hou zich overtuigd, dat ook in Engeland het marinebestuur zich z voorbehouden, ten aanzien der vraag, of een officier, wie onderhebbenden bodem een ongeval overkwam, behoort t worden genoopt den dienst te verlaten, alle omstandigheden t doen gelden.

Met de opmerking, tot het plaatsen waarvan sommige lede in deze verwijzing naar Engelsche toestanden aanleiding vonde stemt ondergeteekende ten volle in.

Het is ondergeteekende niet gebleken, dat in het afgeloope jaar de verkoopingen van oud materieel, wat betreft tijdig aankondiging daarvan en daaraan gegeven publiciteit, te we schen zouden hebben overgelaten. Geconstateerd kan worde dat, behoudens enkele uitzonderingen, als wanneer niet t gunning werd overgegaan, de opbrengst de schatting overschree Geschiedt de aankondiging te langen tijd vooraf dan zou h kunnen blijken dat tot nadeel van de schatkist de tegenstrijdig belangen der koopers nagenoeg verdwenen waren.

Hij geeft gaarne de verzekering, dat eerst dan tot de verkoop van oud materieel zal worden overgegaan, wanne zal zijn gebleken, dat daaraan geene bestemming kan worde

geven, welke nog aan de defensie ten goede zoude kunnen men.

's Rijks werven.

Wat betreft de vraag, welke voornemens de Regeering estert ten aanzien van 's Rijks werf te Amsterdam, moge et volgende dienen.

Ten einde bij zulke omvangrijke werken als de bouw van orlogsschepen, de zekerheid te hebben van aflevering op het ewenschte tijdstip en niet al te zeer afhankelijk te zijn van e slechts in beperkt aantal hier te lande aanwezige particuliere nrichtingen, voor zoodanig werk geschikt, is het gewenscht, at het Rijk beschikt over eene werf van aanbouw in eigen eheer.

Evenwel moet worden erkend, dat het voor het Rijk bezwaarlijk is tot ontslag van een groot deel der werkkrachten van de inrichting over te gaan, zooals het geval zoude moeten zijn, wanneer na den bouw van een groot schip geen nieuw werk behoeft te worden ondernomen, ook al is het stelsel der loonen en pensioenen op zulke eventualiteiten berekend.

Hieruit volgt, dat wanneer de samenstelling der vloot geen geregelden aanbouw vereischt, het voordeel der beschikking over eene Rijks werf van aanbouw dient te worden prijsgegeven.

Is te voorzien, dat hiertoe zal moeten worden overgegaan, dan zal het tijdstip van het ophouden van den arbeid in het belang van het talrijk personeel, zoo eenigszins mogelijk, zoodanig zijn te kiezen, dat de arbeidskrachten, waarvan zich het Rijk ontdoet, in het particuliere scheepsbouwbedrijf aanwending kunnen vinden.

De opmerking is gemaakt, dat de overweging, dat 's Rijks werf gedesorganiseerd wordt als er niet wordt gebouwd, niet kan nalaten invloed uit te oefenen bij het nemen van eene beslissing omtrent nieuwen aanbouw. Ondergeteekende meent, dat het zaak is hier wel te onderscheiden. Werd gebouwd, meer dan voor de behoefte der vloot noodig is, dan zoude de bovenaangehaalde opmerking den vinger leggen op eene op economisch gebied zeer wonde plek. Vereischt daarentegen de behoefte van 's lands dienst eene vlootsterkte, die voor geregeld doorwerken van 's Rijks werf van aanbouw de stof leveren kan — zooals tot dusver met onze zeemacht het geval was en ook bij de door ondergeteekende gedachte samenstelling der vloot het geval blijft — dan is het in 's lands belang, dat de aanbouw geregeld plaats hebbe, ook al zoude daardoor in enkele gevallen eenig werk plaats vinden op een vroeger tijdstip dan strikt noodig ware. Welke industieel zal niet liever eene kleine verschikking maken in het te ondernemen werk, dan goede werkkrachten af te danken met de kans die later niet meer terug te krijgen?

Dat opheffing der Rijks werf van aanbouw tot besparing van uitgaven zoude leiden, moet ondergeteekende sterk betwijfelen. Een korps ingenieurs heeft de marine uit den aard der zaak

ook dan noodig om toezicht uit te oefenen bij den bouw doo particulieren; missen deze ingenieurs in eene scheepsbouw inrichting onder eigen beheer de aangewezen oefenschool, da zal hunne volledige bekwaamheid voor het uitoefenen van he bovenbedoeld toezicht in het gunstigste geval later en du minder economisch worden verkregen.

Van geheele opheffing der werf te Amsterdam, ook al zoud de aanbouw van schepen aldaar niet meer plaats hebben, ka geen sprake zijn; de zich op het etablissement bevindend magazijnen met den aankleve van dien — te zamen vormend het arsenaal, waaraan uit den aard der zaak inrichtingen to het uitvoeren van kleine voorzieningen niet zouden moge ontbreken — zouden niet dan tegen groote kosten naar elder kunnen worden verplaatst. Bovendien wanneer onze marin schepen zal bezitten wier afmetingen de opname in het droogdo op de werf te Willemsoord niet toelaten, is het aangewezen die schepen te Amsterdam in particuliere dokken te doe opnemen en zal er aldaar behoefte zijn aan een terrein onde eigen beheer, waar het schip kan worden onttakeld en onde deelen en inventarisgoederen kunnen worden opgeslagen.

Wat betreft de doorvaart tusschen het Oosterdok en het IJ zoo heeft de marine voorloopig geen belang bij eene grooter wijdte dier doorvaart dan 18 M.; evenwel is het aangewezen bij alle werkzaamheden aan deze doorvaart reeds met een latere grootere wijdte rekening te houden.

Naar aanleiding der vraag van enkele leden, of ondergete kende zich kan vereenigen met de conclusie van het rappo der ter zake van de Oosterdoksluis ingestelde commissie, z medegedeeld, dat zich sedert het uitbrengen van genoem rapport de mogelijkheid heeft opgedaan, langs minder tij roovenden en minder kostbaren weg tot de verwijding te gerake en thans met grond verwacht mag worden, de noodige overeer stemming tusschen de verschillende belanghebbenden spoedig t zien tot stand komen.

Opdracht van herstellingswerken aan particulieren.

Ook vroeger is herhaaldelijk reeds de wensch uitgesproke dat de Regeering zich bij bestellingen van aanbouw en va reparatie niet zou beperken tot eenige weinige inrichtingen va nijverheid, doch zou overgaan tot het toelaten eener meer alg meene deelneming. Doch even dikwijls is er van de zijde de Regeering op gewezen, dat voor den aanmaak van krijgsmaterie geheel andere eischen moeten worden gesteld dan waaraan do gewone industrieele bedrijven kon worden voldaan en dat d fabrieken, waaraan de vervaardiging van eerstgenoemd materie kan worden opgedragen, daarvoor eene periode van oefenin voor hun personeel moeten doormaken, die in den regel me voor hen belangrijke kosten gepaard gaat. Wordt van den g bruikelijken regel afgeweken, dan komt de Staat gewoonlij eerst te laat in het bezit van het benoodigde, zonder door he

n van boete daarvoor een equivalent te kunnen vinden en
en soms genoodzaakt zich met niet geheel voldoend mate- tevreden te stellen, omdat de behoefte daaraan te dringend
d. Zelfs voor materieel, dat niet voor den oorlog bestemd en waar de eischen dus lager konden worden gesteld, is
aaldelijk die ongunstige ervaring opgedaan. Dat het voor-
omen is, dat verzoeken om met eenige inrichtingen kennis
zaan maken een tijd lang onbeantwoord zijn gelaten, is juist,
ar dan was daarvan de reden, dat er toch voorshands geen
gelijkheid bestond om aan die inrichting eenige bestelling op
dragen en dus het gevraagde bezoek slechts tot voorloopig
t te verwezenlijken verwachtingen aanleiding zou hebben
geven.

§ 3. *Personeel.*

Reorganisatie van het machinekamerpersoneel.

Hoewel ondergeteekende niet anders voornemens is dan ten
nzien van het machinekamerpersoneel den bestaanden toestand
aangetast te laten totdat het rapport der ter zake door onder-
teekende benoemde commissie zal zijn ingekomen en daar-
ver nader tusschen de Regeering en de Staten-Generaal zal
ijn van gedachten gewisseld, zoo moge toch op de in het
erslag gemaakte bedenkingen kortelijk het volgende worden
eantwoord.

Tot de vrees, dat er uit het lagere stokerspersoneel geen voldoend aantal personen met de noodige bekwaamheid voor de rangen van sergeant en hooger zouden zijn te vormen, bestaat naar de meening van ondergeteekende geene aanleiding, met het oog op de omstandigheid, dat tot het verkrijgen van de vereischte werkmansbekwaamheid in den dienst voldoende gelegenheid bestaat; terwijl in de kans op het bereiken der hoogste onderofficiersrangen een voldoend sterke prikkel gelegen moet zijn om de jonge stokers te bewegen zich op het verkrijgen der vereischte bekwaamheid als werkman toe te leggen.

Wat betreft de vervanging van het zestal in kolom O der Bijlage III der Memorie van Toelichting vermelde reserve-machinisten meent ondergeteekende, waar de overgang van den huidigen toestand tot de toekomstige organisatie eene omvangrijke voorbereiding en regeling zal vereischen, zich voorshands van nadere mededeeling te mogen onthouden.

De wijze van opleiding van machinekamerpersoneel in Engeland, waarop sommige leden de aandacht vestigden, is nog niet lang genoeg in werking, om over haar al of niet slagen thans reeds te kunnen oordeelen.

Intusschen is een van de grondbeginselen, waarvan het stelsel van ondergeteekende uitgaat, dat de technische kennis van den machine-officier op even deugdelijken, wetenschappelijken grondslag heeft te berusten als die der zeeofficieren en dit beginsel is ook in het Engelsche systeem belichaamd.

Ook het, althans voor een deel van den daarvoor bestemden tijd, gezamenlijk volgen der opleiding door alle adelborsten, zoowel voor het machinevak als voor den zeeofficiersdienst bestemd, komt ondergeteekende aanbevelenswaardig voor.

Verloop bij de matrozen.

De ten vorige jare op bladz. 14 van de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag op het VIe Hoofdstuk der Staatsbegrooting gegeven cijfers omtrent sterkte, aanneming en verloop van het matrozenpersoneel kunnen thans als volgt worden aangevuld.

Sterkte.

	1 Juli 1905	1 Jan. 1906	1 Juli 1906
matrozen der 1e kl. .	738	710	655
" " 2e " .	488	486	494
" " 3e " .	524	559	557
lichtmatrozen	222	241	226
jongens	450	466	446
Totaal . .	2422	2462	2378

Aanneming.

	1904 t/12 Nov.	1905 t/12 Nov.	1906 t/12 Nov.
matrozen der 1e en 2e kl.	7	10	1
jongens voor Leiden. . .	208	228	197
jongens } voor Willemsoord	12	9	—
lichtmatr. } voor Willemsoord	34	79	62
Totaal . . .	261	326	260

Verloop.

1e halfjaar 1904	210
2e " "	195
1e " 1905	154
2e " "	104
1e " 1906	179

In deze laatste getallen zijn mede de zoogenaamde „baantjesgasten" begrepen.

Uit bovenstaande getallen blijkt:

1°. dat de laatste verloopcijfers kleiner zijn dan in 1904;

2°. dat de aanneming in 1906 een zelfde resultaat opleverde als in 1904, doch bij 1905 vergeleken 66 koppen ten achter bleef;

3°. dat de sterkte van het matrozen-personeel in de eerste helft van 1906 met 84 koppen afnam.

Bij de beoordeeling van de bovengegeven resultaten dient in aanmerking te worden genomen, dat het verloop in een bepaald jaar mede verband houdt met het aantal jongens, dat 12 jaar — zijnde de termijn van het vroeger dienstverband —

'oren de opleiding verliet. Nu verlieten in de jaren 1890 ən met 1894 respectievelijk 204, 228, 215, 304 en 440 jon- s de opleiding, zoodat in 1906 een grooter verloop moest den verwacht.

Eindelijk is uit den aard der zaak de openstelling, voor het it, van de gelegenheid tot het verkrijgen van vervroegd slag uit den dienst, op verzoek, niet zonder invloed geweest het cijfer, aangevend het verloop.

Stemming onder het lagere personeel; redenen van ontevredenheid.

Waar door sommige leden wederom werd geklaagd over n slechten geest onder het lagere personeel, moet ondergeekende voorop stellen, dat hij de aangehaalde uitspraak in re algemeenheid niet tot de zijne wenscht te maken.

Kon in de onlangs uitgesproken Troonrede worden getuigd, ıt ook de zeemacht voortgaat zich met toewijding te kwijten ın hare taak, zulks zoude niet het geval kunnen zijn, wanneer ıderdaad onder een belangrijk deel van het personeel der zeeıacht een slechte geest heerschte.

Ontkennen kan ondergeteekende intusschen niet, dat het er llen schijn van heeft, alsof velen onder het bedoelde personeel n vooral de jongeren, het oor leenen aan personen, die, door rooropstellen van rechten en op den achtergrond schuiven van plichten, trachten hen met de bestaande orde van zaken ontevreden te maken; en zeer te betreuren acht ondergeteekende het, dat juist het thans allerwege ontwakend vereenigingsleven het aan invloed van buiten gemakkelijk maakt, zoo al niet een slechten geest te kweeken, dan toch den schijn daarvan te wekken en tot ongewenschte uitingen aanleiding te geven, waarvan het gevolg is, dat een ten behoeve van dat personeel verschijnend weekblad, in stede van tot onderling nut en genoegen opbouwend werkzaam te zijn, nog altijd als eenzijdig, tendentieus en de tucht ondermijnend, aan boord der schepen moet worden geweerd.

Dat bij de waarneming der bovenomschreven verschijnselen aan invloeden van buiten gedacht wordt, kan te minder bevreemding wekken, waar ondergeteekende tot zijn leedwezen moet constateeren, dat de drijvers van anti-militairistische propaganda zich niet ontzien, hun invloed in werking te brengen bij de te Hellevoetsluis in opleiding zijnde jeugdige schepelingen, van welk streven het betreurenswaardig gevolg is, dat menige knaap van de opleiding moet worden verwijderd.

Gaarne sluit ondergeteekende zich aan bij die leden, die opmerken, dat, wanneer de behandeling van het personeel rechtvaardig is en de meerderen met takt met het personeel omgaan, pogingen om het personeel op te zetten weinig kans op goeden uitslag hebben — het woord „goed" hier opvattende als „naar den wensch der opzetters".

Dat de aangewende pogingen zoo weinig uitslag hebben en

de plichtsbetrachting over het algemeen weinig te wenschen overlaat, meent ondergeteekende te mogen toeschrijven voor een deel aan het gezond verstand van, ook zelfs den jeugdigen, Nederlander, maar overigens aan de bezadigdheid, den takt en vooral de toewijding der meerderen. Commandant en officieren, maar vooral de onderofficieren, die meer voortdurend met den minderen schepeling in aanraking zijn, hebben onder de tegenwoordige omstandigheden een zware taak. Over de wijze waarop de belangen der ondergeschikten door hunne meerderen behartigd worden, voor zoover de belangen van den dienst dit maar eenigszins toelaten, mag hun een woord van lof hier niet worden onthouden.

Dat de takt om met minderen om te gaan behoort te worden aangeleerd, zal ondergeteekende evenmin ontkennen als dat het verkrijgen van dien takt den een meer moeite en tijd zal kosten dan den ander. Hij is evenwel overtuigd, dat, moge al door onderricht bij de opleiding der aanstaande zeeofficieren hiertoe kunnen worden bijgedragen, de verkrijging van deze voor den meerdere onmisbare eigenschap alleen in de volle practijk van den actieven dienst is te verwachten.

Wat betreft de waarheid, dat de meerdere in alle opzichten zijnen ondergeschikten tot voorbeeld moet strekken, zij vormt het grondbeginsel van de krijgstucht in hare hoogste beteekenis; een beginsel, voor welks handhaving ook door middel der van hooger hand uitgeoefend wordende contrôle, ondergeteekend ten volle instaat.

Naar aanleiding van de opmerkingen door sommige leden g
maakt over de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan d
maatregel, waarbij voor de schepelingen de gelegenheid is op
gesteld om wegens tegenzin in den dienst te worden ontsla
moge het volgende tot toelichting dienen.

Het was te verwachten, dat toen door ondergeteekend
maatregel werd in het leven geroepen, sommige schepel
daarvan zouden pogen gebruik te maken om op eene g
kelijke wijze van hun dienstverband te worden ontslage
moest dus bij de toepassing in ieder voorkomend geval v
beoordeeld of de tegenzin slechts voorgewend, dan wel
gemeend was, terwijl in het laatste geval nog onders
moest worden tusschen tijdelijken en blijvenden tegenzi
mers, wanneer een schepeling onder den indruk v
hem opgelegde straf in een oogenblikkelijke opwel
dienst wenschte te verlaten, of wanneer hij in ontslag
omdat zijn hoop op bevordering niet, of niet spoed
naar zijne verwachting werd verwezenlijkt, dan ko
tijdelijk een tegenzin in den dienst ontstaan, doch
worden verondersteld dat deze stemming zou verdw
neer de omstandigheden zich wijzigden.

Ter voorkoming nu van de opvatting, dat een
van den belanghebbende zelve, dat hij tegenzin i
had, voldoende zou zijn om ontslag na een zeker

ed gedrag in uitzicht te stellen, achtte de ondergeteekende t noodig, duidelijk te maken, dat onder tegenzin moest worden rstaan, het zich niet kunnen schikken in de militaire huishou- ng, het zich met den besten wil niet kunnen onderwerpen aan de schen van den krijgstucht, het zich niet kunnen aanpassen aan omstandigheden onder welke men zijn dienst moest verrichten, één woord het hebben van gemoedsbezwaren tegen den dienst.

Dat deze uitlegging, welke dus niet van een commandant naar van ondergeteekende is uitgegaan, willekeurig is, kan ndergeteekende niet toegeven. Evenmin dat men op deze manier de schepelingen er toe brengt hun tegenzin te toonen door een daad. Wanneer b v. een schepeling, die tot dusverre opgewekt zijn dienst verrichtte, plotseling zegt tegenzin te hebben, kan men er zeker van zijn dat andere factoren dan tegenzin in het spel zijn. Evenzoo kan uit besprekingen, welke de commandant verplicht is met den schepeling te houden, ten einde zich op de hoogte te stellen van de oorzaak van den tegenzin, zoowel als uit de beoordeeling van zijn karaktereigenschappen in het conduiteboekje, blijken of de tegenzin al of niet voorgewend en al of niet van tijdelijken aard is. Met het oog hierop is onlangs nog door ondergeteekende eene aanschrijving tot de directeuren en commandanten gericht om er op aan te dringen. dat, wanneer de tegenzin veroorzaakt is door toestanden of omstandigheden, waarin wijziging is te brengen of in uitzicht te stellen, daartoe het noodige worde verricht.

Wat betreft de door sommige leden gewraakte beperking van den maatregel, — bestaande in het stellen van den eisch van 6 jaren dienst na het verlaten der opleiding, alvorens het ontslag wordt verleend, — vermeent de ondergeteekende volkomen logisch en billijk te hebben gehandeld. Het gaat toch niet aan om personen, aan wier vorming veel geld is ten koste gelegd, slechts buiten de marine van de verkregen kundigheden te doen partij trekken. Men denke hierbij niet in de eerste plaats aan de jeugdige schepelingen in opleiding te Leiden en Hellevoetsluis, maar voornamelijk aan hen, die vakkennis hebben opgedaan en met die kennis toegerust, een bestaan in de burgermaatschappij kunnen vinden. Ten opzichte van eerstbedoelde jeugdige schepelingen heeft de eisch van 6 jaren dienst bovendien niets onbillijks, omdat hij slechts geldt voor hen, die na 8 November 1904 in dienst zijn getreden, op welk tijdstip bij de opleiding van jongens de gelegenheid werd geopend om tijdens de opleiding wegens tegenzin in den dienst te worden ontslagen.

De ondergeteekende acht het voorts niet ondienstig er de aandacht op te vestigen, dat voor schepelingen, die op jeugdigen leeftijd een verbintenis van 12 jaren hebben aangegaan, is bepaald, dat zij den dienst op verzoek kunnen verlaten, wanneer zij den lande 8 jaren na het bereiken van het 16de levensjaar hebben gediend, van goed gedrag zijn, en de noodige waarborgen geven dat zij na het verlaten van den dienst in hun onderhoud knnnen voorzien, terwijl tevens het vooruitzicht op ontslag

is geopend aan hen, die zich in hun tweede of volgend dienstverband bevinden, wanneer het nog te vervullen deel van hun dienstverband niet meer dan 3 jaren bedraagt, en zij in eene Rijksbetrekking kunnen overgaan.

Door al deze maatregelen meent de ondergeteekende het knellende van eene dienstverbintenis, voor een geruim aantal jaren aangegaan, zooveel mogelijk te hebben verzacht.

Het is evenwel duidelijk dat waar verzoeken om ontslag soms ondoordacht worden gedaan, het belang van den schepeling niet uit het oog mag worden verloren. De ervaring heeft reeds geleerd, dat de strijd om het bestaan in de burgermaatschappij velen terug doet schrikken, die aanvankelijk ontslag wegens tegenzin hadden verzocht. Als bewijs daarvan moge dienen, dat tot nu toe reeds 46 schepelingen op hun verzoek om ontslag wegens tegenzin zijn teruggekomen.

Voor die leden, welke gaarne eene opgave zouden ontvangen van het aantal aanvragen om ontslag, welke zijn ingekomen, welke zijn toegestaan en welke nog in behandeling zijn, volgt deze hieronder:

ingekomen	toegestaan	in behandeling	afgewezen	vervallen door ontslag om andere redenen, veroordeeling, desertie	ingetrokken
192	63	60	19	10	40

Bij de opleiding van jongen tot matroos waren deze cijfers:

66	29	31	—	—	6

Deze opgave loopt van 18 September 1905, datum waarop de tegenzinregeling werd ingevoerd, tot medio November.

Wat nu betreft de gevallen, welke afzonderlijk zijn ter sprake gebracht, moge dienen: *ontslag matroos-schrijver* VAN EWIJCK.

Deze schepeling had reeds vroeger verklaard anti-militaire karaktereigenschappen te bezitten, waarom de commandant van Hr. Ms. „Bellona" meende hem te moeten voordragen tot ontslag „op verzoek wegens gebleken tegenzin in den dienst ten gevolge van anti-militaire karaktereigenschappen." Vermits evenwel zijn eigen verklaring, dat hij anti-militaire karaktereigenschappen bezat, geen aanleiding mocht zijn om daarvan in de ontslagreden melding te maken, werd het ontslag verleend „op verzoek wegens gebleken tegenzin." Een ontslagbrief 1ste soort B werd hem uitgereikt, omdat hij niet meer in het bezit was van het certificaat van goed gedrag, hetwelk hem reeds 4 maanden vóór zijn ontslag was ontnomen.

Ontslag matroos 2de klasse STRIJDHORST. Dat aan dezen schepeling een ontslagbrief 2de soort werd uitgereikt, toen hem op zijn verzoek wegens tegenzin in den dienst ontslag werd verleend, kan niet worden aangevoerd als voorbeeld, dat allerlei middelen worden gebezigd om de mannen af te schrikken van het hun toegekende recht.

Volgens art. 3 der „Bepalingen betreffende ontslagbrieven" jlage 17 van hoofdstuk IV, deel II der Marine-verordeningen) ›rdt de ontslagbrief 1ste soort B uitgereikt aan ontslagen hepelingen, die niet in aanmerking komen voor een ontslag· ief 1ste soort A, maar niettemin, *wat hun gedrag betreft*, tot ›ne nieuwe verbintenis kunnen worden toegelaten. Aan deze atste voorwaarde voldeed het gedrag van STRIJDHORST niet, oewel hij zich om ontslag te kunnen verkrijgen, in de laatste ıaanden buiten straf had weten te houden. Hij viel derhalve nder den regel, gesteld in het 4de lid van art. 4 van genoemde epalingen. Vóór zijn ontslag werd hem afgevraagd of hij in ienst wenschte te blijven ten einde zich een beteren ontslag- ›rief te verwerven, hetgeen door hem echter geweigerd werd.

Wanneer op den aan STRIJDHORST uitgereikten ontslagbrief nderdaaad het woord „verwijdert" voorkomt in plaats van „ontslaat", is er een vergissing begaan. Waar hij den dienst ›p verzoek heeft verlaten, kan er toch geen sprake zijn van „verwijdering" uit den dienst. Hij heeft den ondergeteekende evenwel niet verzocht om deze fout, zoo zij mocht zijn gemaakt, te herstellen.

Niet verstrekken van reisgeld aan ontslagen schepelingen. Wegens buitenlandsche reis van Hr. Ms. pantserdekschip „Friesland" konden omtrent bovenvermelde aangelegenheid niet geheel volledige inlichtingen worden verkregen. Gebleken is echter dat het gebeurde met den schepeling die gestolen zou hebben met het doel zich reisgeld te verschaffen, ontdaan van alle overdrijving op het volgende neerkomt. Deze schepeling was voorgedragen voor ontslag. Aangezien hij toen gestraft moest worden met 4 dagen strafdienst met inhouding van halve soldij wegens het als minderjarige zonder vergunning den nacht aan den wal doorbrengen, vond zijn commandant, toen deze schepeling verzocht hem zijn soldij te doen uitbetalen, zich allerminst gerechtigd om gebruik te maken van het *facultatieve* voorschrift van art. 82 (2) van het Reglement op de betaling enz. Onvermijdelijke behoefte had de man bovendien niet; hij repte daar zelfs niet over. Dat hij dan ook zou gezegd hebben: „dan moet ik stelen", kan beslist worden tegengesproken. Bij het desbetreffende onderzoek heeft de schepeling zelf verklaard, dat hij tot het feit van het wegnemen van het vleesch was overgegaan, omdat hij geld noodig had om zeep en schoensmeer te koopen. (Hierbij wordt opgemerkt, dat zeep van Rijkswege wordt verstrekt.)

Volledigheidshalve wordt nog aangeteekend, dat deze schepeling door den krijgsraad betrekkelijk zwaar werd gestraft, in verband met de omstandigheid, dat hij van te voren aan boord reeds tweemaal ter zake van kleine dieverij disciplinair gecorrigeerd moest worden.

Omtrent den schepeling, die op 6 Juni 1906 ontslagen werd, is alleen bekend dat hij zich ter griffie van de Directie Willems-

oord heeft vervoegd om geld, doch er geen termen kond worden gevonden om zijn verzoek in te willigen.

Verstrekken van reisgeld kan ook inderdaad niet geschied omdat, zooals uit de omschrijving van art. 52 der Mari begrooting voor 1906 blijkt, alleen gelden zijn toegestaan v het vervoer van jongens en lichtmatrozen beneden den 18-jarig leeftijd, in opleiding, wanneer zij met ontslag naar huis word gezonden. Bovenbedoelde schepelingen waren echter niet m in opleiding. Waar het ondergeteekende evenwel wenschel voorkomt om jeugdige schepelingen, bij gebrek aan contant van reisgeld te kunnen voorzien, ten einde na bekomen ontsl naar hunne woonplaats te kunnen terugkeeren, wordt door h bij Nota van Wijziging de omschrijving van art. 50 der begrooti voor 1907 ruimer gesteld.

Omtrent de censuur op gedrukte stukken zijn klachten gekomen, welke den leden hier aan 't woord niet anders d rechtmatig voorkwamen.

Vooropstellende, dat de Minister de vereenigingen van m dere schepelingen erkent, wordt het als in strijd daarmede n rechtmatig geacht, dat een beschrijvingsbrief van den Matroz bond aan een schepeling toegezonden, overboord geworpen is.

Het is den leden hier aan het woord zeker niet bekend aan dien beschrijvingsbrief een stembiljet was toegevoegd, waa onder punt 4 voorkomt:

„De bond make geen gebruik meer van de bepaling omtre het indienen van verzoeken van algemeenen en maatschap lijken aard".

Aangezien hiermede eene poging werd gedaan om het beh der zeemacht in de uitoefening van zijn gezag te belemmer doordat stemming wordt verzocht over een maatregel, die d het marine-bestuur is ingesteld om de wenschen van het person te leeren kennen, kan ondergeteekende niet inzien dat h van eene rechtmatige klacht sprake kan zijn. Immers in erkenning der vereenigingen van mindere schepelingen l geenzins opgesloten dat de Minister zich met al de uiting en gedragingen van die Vereenigingen zou kunnen en mog vereenigen.

Wat de klacht betreft over het verbod van den commanda der zeemacht in Nederlandsch-Indië over het hebben, v spreiden en lezen van bescheiden betreffende den Mariniersbo en over het verboden zijn van het: „Correspondentieblad" a boord van de „Zeeland", „de Ruyter", en „Hertog Hendrik" in het algemeen opgemerkt, dat wanneer in geschriften, die a boord en in de onder Marinebeheer staande gebouwen aan d wal verspreid worden, geen lectuur voorkomt, die strijdig met de militaire en maatschappelijke orde, door de bevelv rende officieren geen bezwaar behoort te worden gemaakt d geschriften toe te laten.

Het feit evenwel dat somtijds dergelijke lectuur op het ee

p niet, op het andere wel wordt toegelaten wijst op de lzakelijkheid dat in den vervolge meer eenheid moet worden racht in de censuur door het, in de verschillende maritieme ectiën, in onderling overleg tusschen de bevelvoerende Vlag-:ieren uitvaardigen van uniforme bevelen ten aanzien van boden lectuur.

Daardoor zullen de commandanten, die ingevolge de wet ısprakelijk zijn voor de handhaving eener goede krijgstucht, uit dien hoofde het recht en de plicht hebben om het in zit hebben, lezen of verspreiden aan boord of in de onder nne bevelen staande militaire inrichtingen aan den wal te rbieden van bescheiden, die naar hunne meening de strekking bben, om de krijgstucht te ondermijnen, gehouden zijn om ın dat recht geen gebruik te maken, dan na vooraf het wel-ımen van den vlootvoogd te hebben gevraagd, tenzij de om-andigheden geen uitstel dienaangaande gedoogen.

Hiervoor is reeds het noodige verricht en als gevolg van ezen maatregel zijn reeds dadelijk door de bevelvoerende vlag-fficieren in onderling overleg als bepaald verboden lectuur angegeven eenige tijdschriften en andere bescheiden, die blijk-aar geen ander doel hebben, dan het opwekken en aanwak-:eren van anti-militaire gevoelens en het afbreuk doen aan ıet gezag.

Omtrent het verbod tot het laten circuleeren van eene lijst :en voordeele der betrekkingen van een overleden matroos, aan boord Hr. Ms. „Friesland", kan worden medegedeeld, dat de com-mandant van dien bodem het verzoek daartoe niet heeft inge-willigd, omdat hem bij navraag bleek, dat daarbij niet voldaan was aan het door hem gegeven voorschrift voor het laten cir-culeeren van dergelijke lijsten, nl. dat een der officieren zich moest belasten met het toezicht op de incasseering der gelden en de richtige administratie er van. Van deze reden tot weigering werd aan den verzoeker geen mededeeling gedaan, vermits de commandant veronderstelde dat bedoeld voorschrift den verzoeker bekend behoorde te zijn.

De betrokken autoriteit heeft echter bedoelden commandant medegedeeld dat hij zich met diens handelwijze in deze niet kon vereenigen en hem er daarbij op gewezen dat het wenschelijk ware geweest aan den verzoeker mede te deelen onder welke voorwaarden de circulatie van de inteekenlijsten wel had mogen geschieden.

Tot juist begrip van het medegedeelde staaltje van conduite-beoordeeling wenscht de ondergeteekende er op te wijzen, dat militairen der zeemacht vermeenden niet te mogen achterblijven, waar door alle *vakorganisaties* over de geheele wereld, blijkens de verspreide circulaire besloten was minstens een uur van hun arbeidsloon af te staan ten behoeve der *Russische revolutie* en hare gevolgen.

Vermits het evenwel niet aanging om door militairen in dienst

van den Nederlandschen Staat een gewapenden opstand in e bevriend land te doen steunen, werd inteekening op de circulai verboden. Zij die vóór het uitvaardigen van dit verbod ree geteekend hadden, werden niet gestraft, doch werd, en zij inziens terecht, eene aanteekening in het conduiteboekje gestel als in het Voorloopig Verslag is vermeld.

Het spreekt van zelf dat er door ondergeteekende prijs wordt gesteld, dat zijne inzichten in zake de behandeling va het personeel door de commandeerende officieren worden nag komen. Hij heeft echter in geenen deele de overtuiging g kregen, dat dit niet geschiedt. Waar een enkele commanda niet overeenkomstig de gegeven voorschriften mocht hande zal de ondergeteekende niet in gebreke blijven hem daarop wijzen.

De behandeling van het personeel is in 't algemeen evenw niet van dien aard, dat gestrenge voorschriften op de nakomin van zijne inzichten noodig worden geacht.

Straffen.

Hoewel ook ondergeteekende betreurt dat straffen noodzakelij is om de orde en tucht te handhaven, kan hij niet beame dat een aantal van 13 straffen per dag over de geheele vlo zoo buitengewoon groot is.

Kosten van verhuizing bij gelaste overplaatsing.

Ten aanzien van het door sommige leden uitgesproke oordeel met betrekking tot het vrij vervoer van huisboedels e gezinnen merkt de ondergeteekende op, dat verwezenlijking va den herhaaldelijk door sommige leden ter sprake gebracht wensch, om alle kosten uit eene gelaste overplaatsing voor vloeiende, door den Staat te doen dragen, met zulke groo financieele offers gepaard zoude gaan, dat hij evenals zijne ambt voorgangers niet tot invoering van dien maatregel kan overgaa

Door de beschikbaarstelling van het werkvaartuig „Bij" vo het vrij vervoer van boedels wordt aan bovengenoemden wensc reeds tegemoet gekomen; bovendien wordt bij overplaatsin van personeel zooveel doenlijk rekening gehouden met de b zwaren aan eene verhuizing verbonden.

§ 4. *Verschillende punten.*

Kazerneering aan den wal.

Ter voldoening aan den wensch, een vergelijkend overzic te ontvangen van de kosten van onderhoud der wacht- en log mentschepen et de vermoedelijke kosten van onderhoud der bouwen kazernes moge het volgende dienen.

Tengevolge der wijze van boekhouding, op 's Rijks werve

olgd, is het ondergeteekende tot zijn leedwezen niet mogelijk r een aanzienlijk aantal jaren de bedragen, aan het onderhoud hier bedoelde schepen besteed, op te geven, aangezien tot ır korten tijd de kosten voor het onderhoud van het schip t werden gescheiden gehouden van de uitgaven ten behoeve ı het groot aantal verbruiksartikelen, dat den inventaris van t schip uitmaakt, en waarvan het verbruik in nauw verband ıat tot de sterkte en de samenstelling der bemanning.

Verzameld uit de jaren 1902 tot en met 1905 bedragen de sten, zoowel aan materialen als aan arbeidsloonen, zonder gemeene uitgaven, door 's Rijks werf te Willemsoord besteed or het onderhoud der in de directie van dien naam aanwezige acht- en logementschepen „Adolf Hertog van Nassau", „Nepınus", „Marnix" en „Het Loo" de som van *f* 31 740,68.

Het is er evenwel verre van, dat deze som zoude mogen vorden vergeleken bij het bedrag der onderhoudskosten van een ebouw, dat tot huisvesting van het personeel dezer vier schepen oude moeten dienen; in de eerste plaats, omdat behalve de verkzaamheden van 's Rijks werf, waarvan de kosten onder het genoemde bedrag zijn opgenomen, aan boord der schepen nog vele onderhoudswerkzaamheden met eigen middelen geschieden, l. w. z. door de scheeps-ambachtslieden met behulp van materialen, waarvan de kosten als verbruiksartikelen op den inventaris van het schip worden verantwoord; in de tweede plaats, omdat de exploitatiekosten van schepen, als daar zijn, de kosten van vernieuwing van staand en loopend tuig, tenten, zeildoeksche kappen en kleeden, enz., waarvan bezwaarlijk juiste cijfers verstrekt kunnen worden, aanmerkelijk hooger moeten gesteld worden dan de kosten voor het onderhoud van inventarisgoederen eener kazerne.

De kazerne nu, van welke een ontwerp gereed kwam, was bestemd voor de bemanning der vier genoemde schepen te zamen; en naar den maatstaf der opgaven, verstrekt in bijlage G der Memorie van Antwoord betreffende het VIIIste hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 't jaar 1906, moeten voor zoodanige kazerne de jaarlijksche onderhoudskosten geraamd worden op f 2500.

Provoosten.

De provoosthuizen der zeemacht dienen tot opsluiting van provoost-arrestanten en tot tijdelijke afzondering van preventief gearresteerden en van veroordeelden, die in afwachting zijn van hunne overbrenging naar eenige strafinrichting.

Bij vergelijking van de ruimte der cellen van provoosthuizen en van burgerlijke strafgevangenissen dient alzoo met de geheel verschillende bestemming dier inrichtingen te worden rekening gehouden en waar de cellen in eerstgenoemde inrichtingen eene ruimte hebben van 20 M^3, kan niet worden gezegd, dat die te klein zouden zijn; gegevens omtrent de zeer voldoende verwarming en verlichting werden door den ambtsvoorganger van den ondergeteekende vermeld op blz. 39 van de Memorie van

Antwoord op het Voorloopig Verslag van het VIde hoofdst der Staatsbegrooting van 1905; sedert dien werd hierin gee wijziging gebracht.

De drie categorieën van personen, die in de provoosthuiz worden geïnterneerd, worden op geheel verschillende wijz behandeld.

De preventief gearresteerden en veroordeelden ontvangen gewone scheepsvoeding, terwijl alleen aan de provoost-arrestant die met *vermindering van kost* zijn gestraft, de gewone voedi wordt onthouden over de dagen, die daarvoor door den str oplegger — overeenkomstig het Reglement van krijgstucht vo het krijgsvolk te water — zijn bepaald.

Voor preventief gearresteerden en veroordeelden is de schee bibliotheek opengesteld, terwijl onder toezicht van den fiska ook andere lectuur wordt toegestaan. Voor provoost-arrestant is lectuur beperkt tot gezang- en kerkboeken en dienstreg menten; bovendien is voor hen door den ondergeteekende ee arbeidsregeling ingevoerd.

Uit het bovenstaande moge blijken, dat de geuite klacht omtrent de ruimte van de cellen en over de behandeling v in de provoosthuizen geïnterneerde personen door den ond geteekende niet kunnen worden beaamd.

Wachten.

Vermits onnoodige wachtposten niet worden uitgezet, is h bezwaarlijk tot intrekking dier posten over te gaan.

Met betrekking tot de 2 schildwachten in de nabijheid v het wachtschip te Amsterdam en den wachtpost bij de af broken lijnbaan op 's Rijkswerf aldaar diene het volgende toelichting.

Het ijzeren hek der werf bij den mallenzolder (het terrein de nabijheid van het wachtschip) wordt overdag bediend do een portier, die gedurende de uren des nachts, te weten: v 9 uur 's avonds tot 7 uur 's morgens, wordt vervangen door e schildwacht van de werfwacht, die voorzien is van den sleu om na het inrukken van den portier, de gesloten hekken kunnen openen voor hen die daardoor recht van toegang hebbe

Vroeger was deze toegang des nachts alleen aan officier toegestaan, en moesten de onderofficieren en minderen all door de groote werfpoort, waar dag en nacht portiersdien gedaan wordt om langs een dikwerf grooten omweg hun respectieve schepen te bereiken.

Tegemoetkomende aan een desbetreffend verzoek, werd daaro bepaald dat ook des nachts voor onderofficieren en minder toegang verleend zoude worden door het ijzeren hek.

Daar het wel voorkwam, dat assistentie moest worden verlee aan schepelingen in minder soberen toestand om hun schip bereiken en de werfpost de beide hekken, toegang tot de w gevende, niet onbeheerd kon of mocht laten, werd een po van Hr. Ms. wachtschip aan den binnenkant der hekken g

aatst om de passeerenden, die toegang verzochten, te identi·eeren en hen tevens zoo noodig naar hunnen bodem te geleiden.

Deze maatregel werd dus genomen in het belang van het inder personeel.

De bewering dat bij de afgebroken lijnbaan nog steeds een childwacht staat is onjuist; wel staat er een post bij de herstelde n weer tot gebruik als magazijn in orde gemaakte lijnbaan, ijnde 4 aan elkaar gebouwde lokalen, elk van plm. 60 M. lengte.

Dat de bewaking van deze onbewoonde gebouwen nood·akelijk is, moge, afgescheiden van de vernielzucht der straat·eugd waaraan zij anders zouden zijn blootgesteld, blijken uit le omstandigheid, dat reeds meermalen brand gesticht werd in de lijnbaan, en wel in zoodanige mate dat de stedelijke brandweer gealarmeerd moest worden en door haar een gedeelte van het dak werd opengebroken, om den voortgang van den brand te stuiten.

Voorts werd op klaarlichten dag op het onmiddellijk daaraan grenzende terrein van de fabriek van werktuigen en spoorweg·materieel met behulp van een vlet gestolen en mocht het de gemeentepolitie niet gelukken den dader te vatten, welk geval zich evenzeer op de lijnbaan zou kunnen herhalen.

Badgelegenheid aan boord.

Bij het beoordeelen van de behoefte aan badgelegenheid op een schip moet het navolgende in het oog worden gehouden.

In de koude luchtstreken is een bad alleen noodig om de zindelijkheid van het lichaam te verzekeren, in de warmere streken echter ontstaat bovendien behoefte om het lichaam, liefst eens per dag, te verfrisschen en wel bij voorkeur na afloop van de werkzaamheden.

Aangezien het tijdstip van beëindiging der werkzaamheden voor nagenoeg alle opvarenden van een schip op 't zelfde oogenblik valt, is het dus in warme luchtstreken gewenscht, dat de bemanning zich dagelijks op denzelfden tijd kunne verfrisschen.

Nu behoeft het geen betoog dat al werd de voorlongroom, gesteld al dat die kon worden gemist, tot badkamer ingericht, de ruimte toch niet voldoende zou zijn voor het beoogde doel, waarom de oplossing gezocht is in het aanbrengen van stortbaden aan dek om daarmede de reeds bestaande badgelegenheden uit te breiden.

Deze inrichtingen zijn aangebracht op de pantserdek- en pantserschepen. Intusschen is aan boord H. M's. „Friesland" eene welgeslaagde proef genomen met verstrekking van warm douche-water in de waschplaats der bemanning voor gebruik in de koudere luchtstreek.

Met de opgedane ondervinding zal bij den afbouw van het pantserschip „Jacob van Heemskerck" rekening worden gehouden.

Torpedodienst.

In antwoord op de vraag, waarom het Departement van

Oorlog nog steeds belast zou moeten blijven met de torpedo-versperringen en waarom de kustartillerie niet zou kunnen overgaan bij het Departement van Marine, kan ondergeteekende mededeelen dat omtrent beide vraagpunten het advies werd ingewonnen van de Commissie in zake samenwerking van land en zeemacht.

Het gestelde sub 5º en 6º der Beginselen ten aanzien van de rechtstreeksche verdediging der havens en zeegaten, opgenomen in de Memorie van Toelichting blz. 2, is de conclusie waartoe ondergeteekende en zijn ambtgenoot van Oorlog ten deze zijn gekomen, welke conclusie in overeenstemming is met het advies der meerderheid van genoemde Commissie.

De financieele zijde van deze vraagstukken heeft op de beslissing geen invloed gehad.

De vraag omtrent het taktisch gebruik der verspermijnen in het stelsel van verdediging aan de zeezijde is nog bij de meer genoemde Commissie in behandeling.

Verplaatsing van torpedobooten.

De hier gestelde vraag kan toestemmend beantwoord worden.

Koninklijk besluit van 4 Juni 1897 (Staatsblad nº. 163)

Na hetgeen omtrent de uitvoering van dit besluit van Regeeringswege onder de aandacht der Kamer werd gebracht in Hare vergadering van 21 November jl. bij de behandeling van de wetsontwerpen tot vaststelling van de Indische begrooting voor het dienstjaar 1907, meent de ondergeteekende in de eerste plaats hier te moeten constateeren, dat de overeenstemming met zijnen ambtgenoot verkregen over de verdeeling der kosten op den grondslag, dat de Marine-kosten door de begrooting van Nederlandsch-Indië te dragen niet hooger zullen vallen dan die voor het dienstjaar 1905 geraamd, niet van blijvenden maar slechts van tijdelijken aard is, en voorts te mogen volstaan met de opmerking, dat het in de bedoeling van den ondergeteekende en van zijnen ambtgenoot van Koloniën ligt, om, door herziening van het hooger aangehaalde Koninklijk besluit, zoodra mogelijk overeenstemming te verkrijgen tusschen de daarin getroffen regeling en de eischen der practijk.

Gelijk hij reeds de eer had in de voormelde vergadering te verklaren, zal het tijdstip om te geraken tot die herziening — desvereischt van tijdelijken aard, in afwachting van het rapport der bij Koninklijk besluit van 3 Augustus j.l. benoemde Staatscommissie — zijn aangebroken zoodra de gelegenheid is geopend om het Nederlandsch eskader met eenige torpedobooten geschikt om in open zee op te treden, te versterken.

Conclusie-Peschke.

Op de hier gestelde vraag deelt de ondergeteekende mede dat hij niet heeft nagelaten, met den meesten ernst te overwegen of aan de in het 2de gedeelte der conclusie nederge

:de uitnoodiging der Kamer door hem zoude kunnen worden ldaan.

De op 16 Juni 1904 door de Kamer uitgesproken wensch, helsde, dat „alsnog aan adressant, als zijnde voortdurend heel buiten staat om door handenarbeid in zijn levensonderoud te voorzien, het aan zijn rang verbonden pensioen worde egekend."

Voldoening aan de uitnoodiging, door de Kamer bij haar esluit van 30 Juni j.l. gedaan, zoude blijkens het bovenstaande aarin hebben te bestaan, dat door den ondergeteekende aan e Koningin werd voorgesteld om onder intrekking van Harer Majesteits besluit van 4 Juni 1902 n^0. 28, het pensioen van len gewezen sergeant der mariniers PESCHKE te regelen in den loor de Kamer aangeven zin.

Het behoeft naar zijne meening geen betoog, dat tot onderteekening eener voordracht van die strekking niet door hem zoude kunnen worden overgegaan, tenzij zijne meening aangaande de rechtmatigheid der tot dusver ten opzichte van den voornoemden gewezen onderofficier getroffen pensioensregeling, zooals die werd kenbaar gemaakt in zijne missive van 3 Januari 1906, nader toegelicht bij de mondelinge beraadslaging in de Tweede Kamer op 30 Juni daaraanvolgende, wijziging had ondergaan. Zulks is echter niet het geval.

Hoewel naar het hem voorkomt aan de ter zake gevoerde gedachtenwisseling weinig is toe te voegen, zoo meent hij hier volledigheidshalve alsnog kortelijk de redenen te moeten ontvouwen, die tot vestiging zijner overtuiging in deze aangelegenheid hebben geleid.

De bepaling van hetgeen onder handenarbeid dient te worden verstaan, zooals die voorkomt in het Reglement op het geneeskundig onderzoek, trekt eene scherpe grenslijn tusschen de aanspraken op pensioen van verschillende wegens lichaamsgebreken voor den dienst ongeschikt bevonden personen. Immers, gevraagd wordt slechts, of de belanghebbende door verwonding, verminking of gebreken al of niet buiten staat gesteld is, door zwaren handenarbeid -- als spitten, ploegen, dragen van zware lasten — in zijn levensonderhoud te voorzien.

Het is lichtelijk in te zien, dat het aanleggen van dezen maatstaf voor de vaststelling van het pensioenbedrag, waardoor de Staat zijne voor den dienst ongeschikt bevonden dienaren voor gebrek wenscht te behoeden, geenszins waarborgt, dat het verleend pensioen ook maar eenigszins geëvenredigd zij aan de behoefte, hetgeen toch als desideratum moet gelden voor iedere pensioensregeling, die niet op voor pensioen geldigen diensttijd berust.

Duidelijk treedt het gebrekkige van den aangegeven maatstaf aan het licht, wanneer gelet wordt op de groote verscheidenheid in aanleg en ontwikkeling, welke het personeeel der zeemacht beneden den rang van officier eigen is.

Enkele voorbeelden mogen tot toelichting worden aangehaald

met vermelding van de wijze, waarop de Regeering gemee heeft, daarbij tot eene billijke en rationeele uitvoering van d geest der pensioenwet te moeten geraken.

Een gewezen machinist, wiens lichaamsgebreken hem zond eenigen twijfel ten eenenmale ongeschikt maakten tot het v richten van handenarbeid in den zin van gemeld Regleme verdiende als leeraar in de stoomwerktuigkunde aan eene inri ting voor technisch onderwijs een salaris van f 1100 's jaa Letterlijke toepassing van het Reglement zoude hebben moet leiden tot toekenning van volledig pensioen, doch het pensio werd op de helft bepaald, daar aangenomen werd dat bela hebbende slechts gedeeltelijk buiten staat kon worden gea om door handenarbeid in zijn levensonderhoud te voorzien.

Een onderofficier met den rang van sergeant werd afgeke wegens belangrijk verminderd gezichtsvermogen, hetgeen h evenwel niet belet zoude hebben den zwaren handenarbeid het reglement bedoeld, te verrichten. Het is echter duideli dat, wie in zijn jeugd geen veldarbeid verricht heeft en wi latere werkzaamheid hem in geheel andere richting ontwikkel met dien arbeid niet in zijn onderhoud kan voorzien. In l oog houdende op welke wijze belanghebbende het meest wa schijnlijk zou trachten zijn brood te verdienen, achtte de m taire pensioenraad hem gedeeltelijk buiten staat om door h denarbeid in zijn onderhoud te voorzien en dienovereenkoms werd gedeeltelijk pensioen verleend, terwijl letterlijke toepassi van het reglement niet tot toekenning van eenig pensioen l kunnen leiden.

Waar nu, zooals uit het bovenstaande kan blijken, het vo schrift in het bij Koninklijk besluit vastgestelde Reglement het geneeskundig onderzoek, imperatief opgevat, in stede v te leiden tot hulpverleening daar waar — en naar gelang — noodig is, tot averechtsche toestanden voerde, hebben de amt voorgangers van ondergeteekende gemeend, dat voorschrift, niet in overeenstemming met den geest der wet, buiten letterl opvolging te mogen laten. Te meer schijnt deze opvatting rechtvaardigd, wanneer bedacht wordt, dat de wensch n eenvormigheid in de toepassing der pensioenwetten, zoo voor landmacht als voor de marine, heeft geleid tot de instelling v een adviseerend college ten dienste van de Regeering in d Militairen Pensioenraad.

Dat van Regeeringswege juister gehandeld ware geword door de omschrijving van handenarbeid uit het Reglement lichten, toen door de instelling van den Militairen Pensio raad het mogelijke was verricht om eenvoudige en ratione toepassing der Pensioenwetten te verzekeren, kan naar het voelen van ondergeteekende niet worden ontkend; doch gee zins mag uit het niet volgen van die gedragslijn worden af leid dat de Regeering willens en wetens tot schending van een algemeenen maatregel van bestuur is overgegaan.

Aangeteekend zij hier nog, dat in de thans geldende, in 19

ingevoerde Pensioenwet, de beperking tot de wijze van voorziening in het levensonderhoud door handenarbeid niet meer voorkomt; de Minister die in 1902 en later in gevallen als het onderhavige tot eene beslissing had mede te werken, vond alzoo in geest en letter der nieuwe wet steun voor eene zoodanige opvatting der vroeger geldende voorschriften, waarbij de vraag naar de al of niet geschiktheid tot het voorzien in het levensonderhoud niet aan eene bepaalde soort van arbeid werd gebonden.

Ondergeteekende meent met het bovenstaande te hebben duidelijk gemaakt, dat eene andere dan de onder zijnen ambtsvoorganger tot stand gebrachte regeling van het pensioen van den gewezen sergeant der mariniers PESCHKE de in de toepassing der voormalige Militaire Pensioenwetten verkregen eenvormigheid en billijkheid zoude hebben verstoord, en dat mitsdien door hem de stap niet kan worden gedaan, waardoor in die regeling verandering zoude worden gebracht.

Nu evenwel ten tweede male gebleken is, dat de Tweede Kamer der Staten-Generaal niet in de door zijnen ambtsvoorganger gevolgde en door hem gehandhaafde wijze van toepassing der besproken wettelijke regelingen kan berusten, komt het den ondergeteekende alleszins gewenscht voor, dat de beslissing der Volksvertegenwoordiging over het bij deze aangelegenheid betrokken beginsel worde ingeroepen. Zulks zoude kunnen geschieden door aan hare goedkeuring te onderwerpen het ontwerp eener wettelijke regeling, strekkende tot toekenning van een hooger pensioen aan allen, die gepensionneerd werden krachtens de bepalingen der wet van 28 Augustus 1851 („Staatsblad" no. 127) of van die van gelijke dagteekening („Staatsblad" no. 129) zooals die bij latere wetten zijn gewijzigd en aangevuld, en bij de vaststelling van wier pensioen geene rekening is gehouden met het bepaalde aangaande den zin, waarin handenarbeid is op te vatten, in artikel 9, 6de lid van het reglement op het geneeskundig onderzoek omtrent de geschiktheid voor den dienst bij de zee- en landmacht, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 3 Maart 1871 („Staatsblad" no. 9).

Met het oog op de boven door ondergeteekende ontwikkelde zienswijze, is het duidelijk, dat tot het aanhangig maken van een dergelijk ontwerp, hetgeen immers zoude medebrengen eventueel de verdediging daarvan te voeren, door hem niet het initiatief kan worden genomen.

Pensioenen voor weduwen en weezen van mindere militairen.

Omtrent de mogelijkheid van de oprichting van een pensioenfonds voor weduwen en weezen, ten behoeve van alle militairen beneden den rang van officier, zoowel van zee- en landmacht als van het leger in Nederlandsch-Indië, is het overleg met de beide andere betrokken departementen nog niet ten einde gebracht.

Het rapport der Commissie zal aan de Kamer worden overgelegd uitsluitend om daarvan door de leden te doen kennis nemen.

§ 5. *Inrichting der begrooting en eindcijfer.*

Met voldoening heeft ondergeteekende er kennis van genomen, dat van verschillende zijden instemming betuigd werd met de wijziging welke na verkregen machtiging van Hare Majesteit de Koningin, door hem in de inrichting der begrooting is gebracht. Aan de enkele leden die opmerkten dat de tot stand gebrachte splitsing, juist omdat zij niets nieuws openbaart, zeer weinig te beteekenen en ten gevolge heeft, dat zonder noodzaak de vergelijking met vorige begrootingen wordt bemoeilijkt, meent hij onder de aandacht te mogen brengen dat de bijlagen tot de begrooting, door middel waarvan bedoelde vergelijking op de meest eenvoudige wijze kan geschieden, on gewijzigd zijn gebleven.

Tot zijn leedwezen is het ondergeteekende niet mogen gelukken zich eene juiste voorstelling te maken van de bedoeling van sommige leden, die uit hetgeen door hem is gezegd naar aanleiding van de berekeningen, voorkomende op bladz. 16 en 17 der Memorie van Toelichting, de gevolgtrekking maakten dat hij, hoewel niet bedoeld, niettemin feitelijk door deze berekeningen het odium van de stijging der uitgaven op de Kamer zou hebben geworpen.

Hoe kan hier sprake zijn van een *odium*, vraagt ondergeteekende, waar door hem met zoo vele woorden is verklaard „dat door de vermeerdering van de uitgaven ten behoeve van het personeel, waardoor aan dat personeel onder meer hoogere bezoldiging, betere pensioenen, betere verpleging en betere voeding werden verzekerd, aan eischen is te gemoet gekomen welke *billijk* mogen genoemd worden".

De berekening van de stijging der kosten voor het personeel in het tienjarig tijdvak, van 1897 tot 1907, zooals die gegeven wordt op bladz. 16 van de Memorie van Toelichting wordt door ondergeteekende gehandhaafd, waarbij hij de aandacht er op vestigt, dat ten onrechte door de leden, hier aan het woord, van de daarbij verkregen uitkomst ad f 2 128 22[illegible] een bedrag van f 459 000, wordt afgetrokken. De aanleiding tot het hier geconstateerde misverstand moet blijkbaar gezocht worden in de mededeeling op pag. 17 van de Memorie van Toelichting, „dat in verband met de opheffing van de afzonderlijke administratie van het korps mariniers, de voor traktementen, soldijen en toelagen uitgetrokken post en ook die voor schafting, ten einde tot eene vergelijking te kunnen komen verminderd moesten worden, resp. met f 338 000 en f 121 000. Bedoeld werd, om tot eene vergelijking te kunnen komen van de posten onderling, want waar in den staat, voorkomende op bladz. 16 van de Memorie van Toelichting voor het dienstjaar

1907, de kosten van het korps mariniers, als zijnde toen voor het eerst verdeeld over de overige op den staat voorkomende onderwerpen van uitgaaf, op *nihil* waren gesteld, was die vermindering noodig om die onderwerpen van uitgaaf voor de jaren 1897, 1902 en 1907 onderling vergelijkbaar te maken, maar geenszins sluit dit in, dat die vermindering ook zou kunnen toegepast worden op het bedrag dat de stijging in meergenoemd tienjarig tijdvak aangeeft.

Nu bij Nota van Wijziging het artikel „Kosten voor het korps mariniers" weder in de begrooting is gebracht en bedoelde aftrekking dus niet meer noodig is, kan de juistheid van het vorenstaande nogmaals blijken uit onderstaande nader uitgewerkte specificatie, welke ter voldoening aan het verzoek van de hier aan het woord zijnde leden, van de stijging der uitgaven voor het personeel wordt gegeven.

	1897.	1907.	Meer.
Traktementen, soldijen en toelagen:			
a. Officieren	*f* 884 835	*f* 1 034 003	*f* 149 168
b. Minder personeel	1 644 624	2 142 015	497 391
Kosten van aanneming en reëngagementen	39 771	52 000	12 229
Kosten van het korps Mariniers	340 364	420 000	79 636
Kosten van opleiding . . .	217 683	384 554	166 871
Kosten van schafting . . .	461 818	827 060	365 242
Kosten van verpleging. . .	91 967	171 991	80 024
Pensioenen, wachtgelden enz.:			
a. Officieren.	692 537	793 228	100 691
b. Minder personeel	772 720	1 229 974	457 254
c. Burger personeel (militaire uitgaven)	253 451	444 956	191 505
Overige uitgaven	107 877	109 000	1 123
		Totaal meer . .	*f* 2 101 134

Met de aanvankelijk in de Memorie van Toelichting gegeven berekening, welke eene vermeerdering van de hier bedoelde uitgaven tot uitkomst had van f 2 128 228 geeft het thans verkregen bedrag een verschil van f 27 094, ter opheldering waarvan beleefdelijk verwezen wordt naar de sedert ingediende „Nota van Wijziging", waarmede bij de onder het jaartal 1907 gestelde bedragen rekening gehouden werd.

Is hiermede de vraag beantwoord, welk gedeelte van vermeerdering van de kosten voor het personeel voor het m dere personeel gebezigd is, nog werd gevraagd hoeveel die v meerdering thans per hoofd bedraagt. Ter beantwoording v die vraag kan ondergeteekende zich niet bepalen tot de opga van enkele cijfers, omdat het ondoenlijk zou zijn zich daar een juist denkbeeld te vormen van de inkomsten zoowel a van de vooruitzichten van het minder personeel; immers d leden hier aan 't woord is het blijkbaar te doen een beeld ond de oogen te krijgen van den socialen toestand van den m deren schepeling. Hij heeft daarom gemeend in de eerste pla onderstaand vergelijkend overzicht te moeten geven van maandelijksche *vaste inkomsten* zooals die door de voornaam rangen en kwaliteiten in 1897 genoten werden en van waarop voor het dienstjaar 1907 moest gerekend worden.

Rangen en kwaliteiten.	1897				1907			
	buiten de keerkringen		binnen de keerkringen		buiten de keerkringen		binnen keerkri	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	
Opperschipper .	f 70,50	f 72,50	f 98,50	f 100,50	f 75,–	f 80,50	f 110,50	f
Konstabel-Maj. .	60,50	60,50	84,50	84,50	63,–	67,–	92,50	
Serg.-konstabel .	36,–	48,50	45,–	68,50	42,50	58,–	64,–	
Korp.-konstabel.	25,–	30,–	31,–	37,50	28,–	32,–	38,–	
Matroos 1ste kl.	22,–	22,–	27,50	27,50	22,–	28,–	32,–	
Sergeant-stoker.	54,–	60,–	72,–	80,–	67,50	82,50	94,–	
Korp.-stoker. . .	45,–	45,–	60,–	60,–	45,–	60,–	61,–	
Stoker 1ste kl. .	30,–	30,–	40,–	40,–	38,–	45,–	50,–	

Met verwijzing naar de als bijlage A bij deze Memorie gevoeg opgaaf van de verschillende toelagen, [1]) welke sedert 1897 in h leven zijn geroepen of verhoogd werden, kan verder word geconstateerd dat, afgescheiden van de min of meer toevalli inkomsten, welke door onderofficieren en mindere schepeling kunnen genoten worden — als daar zijn: voor den dienst a zeilmaker, bij de opleiding van jongens, als dd. stoker, c bakker, dd. bediende, dd. hofmeester, dd. facteur, als diletta muzikant, bij arbeid onder water, als seinmeester, als detach ments-commandant bij overvoer en als dd. bibliothecaris, afgescheiden ook van het genot der soldijverhoogingen en to lagen, welke onder bepaalde omstandigheden worden genot voor gemis aan huisvesting en voeding — door oppassend pe soneel boven de vaste inkomsten nog kan gerekend worden eene inkomst aan toelagen, als hieronder aangegeven:

1) Het overnemen dezer bijlage werd niet noodig geacht.

	1897.	1907.
Adjudant-onderofficier . . .	f 2,00 à f 4,50	f 2.00 à f 4,50
Sergeant-majoor	2,00 „ 3,50	2,00 „ 3,50
Sergeant (combattant) . . .	2,00 „ 3,50	2,00 „ 8,50
„ (niet combattant) .	2,00 „ 3,50	2,00 „ 3,50
Korporaal (combattant). . .	4,50 „ 8,00	6,50 „ 14,00
„ (niet combattant) .	2,50 „ 4,00	3,50 „ 5,00
Matroos der 1ste klasse . .	4,00 „ 6,50	5,00 „ 9,50
Stoker-majoor	2,00 „ 3,50	2,00 „ 3,50
Sergeant-stoker	2,00 „ 3,50	2,00 „ 3,50
Korporaal-stoker	2,00 „ 3,50	2,00 „ 4,50
Stoker der 1ste klasse . . .	2,00 „ 3,50	2,00 „ 4,50

en waardoor men komt tot onderstaand overzicht [1]) van de *totale* inkomsten van de voornaamste rangen en kwaliteiten, zooals die waren in 1897 en zooals die thans genoten worden.

Meent ondergeteekende met het vorenstaande het gevraagde licht te hebben doen vallen op de inkomsten en vooruitzichten van het mindere marine-personeel, om het beeld van den toestand waarin dit personeel verkeert te voltooien, dient nog eens de aandacht gevestigd te worden op de cijfers, voorkomende in het staatje, waarin de verhooging van de uitgaven voor het personeel nader werd gespecificeerd.

De belangrijke stijging in de kosten voor de schafting, welke niet toegeschreven kan worden aan de jongst ingevoerde nieuwe tarieven, maar aan de maatregelen welke reeds vóór die invoering tot verbetering van de schafting werden genomen, kan wellicht beter verklaard worden uit het cijfer waarop den Lande het dagelijksche scheepsrantsoen per man komt te staan; en dan kan worden vermeld, dat waar in 1897 dit rantsoen berekend werd naar eene waarde van f 0.35 per hoofd en per dag, voor 1907 die waarde moest worden gesteld op f 0.43.

Wat ten slotte de vermeerdering betreft der kosten van verpleging, deze is in hoofdzaak toe te schrijven aan de sedert 1897 gegeven uitbreiding aan de vrije geneeskundige behandeling en verstrekking van geneesmiddelen tot alle gezinnen, ook van het mindere personeel, op plaatsen, waar officieren van gezondheid der marine geplaatst zijn.

Waar ondergeteekende in verband met de uiteenzetting zijner denkbeelden over de taak welke de zeemacht zoowel in de Koloniën als ten opzichte van het Rijk in Europa bij de verdediging heeft te vervullen en over het materiëel dat daartoe benoodigd is, geen vermindering van de militaire marine-uitgaven in uitzicht

---

2) Dit overzicht zijnde dus het vorenstaande waarin de bedragen worden vermeerderd met de toelagen, is hier weggelaten.

kon stellen, daar meende hij, zooals door sommige lede
aan 't woord terecht wordt ondersteld, ook op het lichtp
mogen wijzen, dat in verhouding tot de totale uitgave
het Rijk de militaire marine-uitgaven sedert 1897 eerde
minderd dan vermeerderd zijn. Dat hij bij het maken v
vergelijking geen gelukkigen greep zou hebben gedaan e
zulke verhoudingscijfers alle waarde moet worden ontzegd,
het totaal der uitgaven van het Rijk door zoo verschi
factoren wordt beheerscht, kan ondergeteekende niet toe
Naar zijne meening behooren op de balans van de groote
houding van het Rijk de uitgaven voor militaire doel
beschouwd te worden als eene verzekeringspremie voo
geheel, als eene premie die hooger mag worden gesteld
mate de omvang van het bedrijf — het totaal der overige uit
van het Rijk — grooter wordt.

Met leedwezen ontwaarde ondergeteekende, dat versch
leden er ontstemd over waren dat bij het samenstellen v
begrooting is uitgegaan van de min juiste onderstellin
het wetsontwerp betreffende de reorganisatie van het
mariniers reeds zijn weg naar het „Staatsblad" had gev
Ondergeteekende meent, dat voor die ontstemming inde
geen reden bestaat; immers het min juiste zijner onderst
dat bedoeld wetsontwerp zijn weg zou vinden naar het „Staats
bleek eerst bij de verwerping daarvan en waar hij ger
tijd te voren bij de samenstelling van de begrooting moe
slissen of daarbij al of niet met dat wetsontwerp rekenin
gehouden worden, mocht hij zich zijns inziens op geen
standpunt stellen, als waarop hij zich stelde, op het stan
namelijk, dat een wetsontwerp door hem als verantwoo
raadsman van de Kroon aan Hare Majesteit de Koningin
geboden en door Hoogst Dezelve bij Koninklijke boodscha
de Staten-Generaal gezonden, ook zou worden aangenome
Ook redenen van anderen aard pleiten zijns inziens voo
door hem gevolgden weg; want gesteld, dat het wetson
in de Tweede Kamer der Staten-Generaal eene meerde
had kunnen vinden, dan zou daarop gevolgd zijn de behan
van datzelfde ontwerp in de Eerste Kamer der Staten-Gen
Maar waar omtrent het tijdstip van die behandeling geen z
heid zou hebben bestaan en zij mogelijk eerst in het laats
December 1906 zou hebben plaats gevonden, daar zou d
handeling van eene marine-begrooting, bij de samenst
waarvan *niet* van de onderstelling was uitgegaan dat het
ontwerp tot reorganisatie van het korps mariniers zou w
aangenomen, moeilijkheden hebben opgeleverd, de indi
van eene suppletoire begrooting over 1907 noodig zijn gew
en de inwerkingtreding van de reorganisatie zijn vertraag

Artikelen.

Iste AFDEELING.

Militaire uitgaven.

Actieve zeemacht.

Iste ONDERAFDEELING.

Kosten van beheer en administratie.

A. Departement.

Art. 2. In den loop van het dienstjaar 1906 is door pensionneering een commies aan den dienst ontvallen. Van de door deze mutatie vrijkomende gelden is o. m. gebruik gemaakt om twee commiezen te bevorderen tot hoofdcommies, waardoor het aantal hoofdcommiezen is geklommen tot 8 en het aantal commiezen is gedaald tot 6. Aan de bevorderde ambtenaren is geen andere werkkring aangewezen, zoodat niet kan gezegd worden, dat in de organisatie van het departement wijziging is gebracht. Waar zoowel hoofdcommiezen als commiezen ook ondergeschikt geplaatst zijn bij de afdeelingen en bureaux van het departement ligt, bij het beschikbaar zijn van voor bevordering benoodigde gelden, het criterium voor bevordering in bekwaamheid en ijver en in den diensttijd. Kan door ondergeteekende verklaard worden, dat beide bevorderden aan den eersten eisch ten volle voldeden, ook door hunnen diensttijd welke voor beiden ruim 32 jaren bedraagt, kwamen zij voor bevordering in aanmerking.

Art. 5. Ter wegneming van de bevreemding, gewekt door de aanvraag van gelden bij de artt. 5, 9, 11 en 23, teneinde de boekhouding bij de Rijkswerven zoodanig te kunnen inrichten, dat eindelijk ook de IIde onder-afdeeling van de Iste afdeeling der begrooting in overeenstemming kunne worden gebracht met de overige onder-afdeelingen, moge het volgende dienen.

De begrooting van 1899 werd ingericht op de wijze als door de Staatscommissie van 1895 was voorgesteld. Bij Nota van wijziging op die begrooting werd daarna verhooging voorgedragen van de toenmalige artikelen 4, 8, 9 en 20, teneinde voor den vervolge ook de IIde afdeeling bij volgende begrootingen denzelfden vorm te kunnen geven.

Op voorstel van de Commissie van Rapporteurs, die reeds in haar eindrapport in overweging gaf de bedoelde verhoogingen terug te nemen en de zaak later bij afzonderlijk wetsontwerp of „bij de volgende begrooting opnieuw aan de orde te stellen", nam de Minister jhr. RÖELL toen die voorstellen terug.

Bij het wetsontwerp tot verhooging der begrooting van 1900, ingediend bij Koninklijke boodschap van 9 Februari 1900,

werden de gelden opnieuw aangevraagd. In den loop van jaar niet meer in beraadslaging gebracht, moest het voor wel worden ingetrokken.

In 1901 opnieuw ingediend vóór de begrooting van dat j werd over het ontwerp geen Voorloopig Verslag uitgebracht nam de nieuw opgetreden regeering bij brief van 18 Septem 1901 het wetsontwerp terug.

Nogmaals aangeboden als verhooging van de begroot voor 1902, werd ook toen geen Voorloopig Verslag uitgebra en moest het ontwerp dus weder worden ingetrokken.

In de Memorie van Toelichting voor de thans behand begrooting heeft ondergeteekende uitvoerig de redenen uit gezet waarom ook hij aan het stelsel van de meerderheid Staatscommissie, ingesteld bij Koninklijk besluit van 18 Febr 1895 n⁰. 18, de voorkeur gaf. Het komt hem voor, dat, nu re negen jaar verstreken zijn met pogingen om de zaak einde geregeld te krijgen, de betrokken begrootingsposten niet we door hem behooren te worden teruggenomen, maar hij Kamer de gelegenheid moet laten in deze door een votum hare beslissing te doen blijken.

B. Marinestaf.

Art. 6. Om zeker te zijn, dat in tijd van oorlog de m taire kustwacht aan het doel beantwoordt, is de noodzakel heid gebleken den officier, die alsdan met dezen dienst is last, reeds in tijd van vrede aan het hoofd daarvan te stel Aangezien de draadlooze telegrafie daarmee in nauw verb staat, werd het rationeel geacht de leiding van beide diens in éene hand te vereenigen. Met het oog op de dienstverh dingen moet deze gewichtige betrekking door een hoofdoffi worden vervuld, die blijkens vorenstaande toelichting niet den actieven dienst wordt onttrokken.

E. Reis-, verblijf- en vacatiekosten, enz.

Art. 15, *b.* (Gewijzigd ontwerp art. 14). De reis- en verb kosten van geestelijken, die bijstand aan schepelingen verleen zullen moeten worden betaald uit het artikel „Kosten, vo vloeiende uit verzorging van de geestelijke belangen van personeel der zeemacht".

Intusschen kan worden medegedeeld, dat tot heden geen enkele declaratie van bedoelde kosten bij het Departem is ingekomen.

IIde ONDERAFDEELING.

Materieel der zeemacht en van 's Rijks maritieme etablissementen en inrichtingen.

A. Drijvend materieel, uitrusting, behoeften, enz.

Art. 16. (Gewijzigd ontwerp art. 15).

I, *d.* Voor aanmaak, aanschaffing en herstelling van g

deren voor den voorraad werd op art. 17, I. *d*, der begrooting voor 1906 een bedrag van f 35 000 aangewezen, en *niet*, zooals in den uitgewerkten en toelichtenden staat tot de onderwerpelijke begrooting vermeld staat „f 3500". De herstelling van deze drukfout, waardoor een minder juist inzicht ten opzichte van de voor 1907 gedane aanvraag ontstond, werd, tot ondergeteekende's leedwezen, over het hoofd gezien.

II, *d*. De kosten van aanschaffing van een Barr-and-Stroud-afstandmeter, zooals die bij de Marine in gebruik is genomen, bedragen f 3284.

III, *c*. De kosten van herstelling van de schade, welke Hr. Ms. pantserschip „Evertsen" beliep bij het ongeval, dezen bodem in Augustus 1905 overkomen, bedragen f 7819,37 aan materialen en arbeidsloonen.

Door de „Stoombootreederij voor het slepen van schepen aan het Nieuwediep en te IJmuiden van en naar zee" en door W. VAN EYK, ondernemer van sleepbootdienst, wonende te Schiedam, werd de Staat der Nederlanden den 29sten Maart 1906 voor de arrondissements-rechtbank te Alkmaar, kamer van burgerlijke zaken, gedagvaard, ten einde te worden veroordeeld ter betaling resp. van f 120 000 en f 20 000 met de renten ad 6 pCt. 's jaars van af den dag der dagvaarding tot aan de voldoening en in de proceskosten, ter zake van de door hen aan dien bodem verleende hulp.

Den Rijks-advocaat te Amsterdam mr. W. H. K. MOUTHAAN is opgedragen in deze voor den Staat op te treden. Volgens diens mededeeling is de schriftelijke behandeling ten einde gebracht, en kunnen de pleidooien in Januari 1907 worden tegemoet gezien.

Art. 17. (Gewijzigd ontwerp art. 16). Het voornemen is om evenals vroeger voor den bouw der beide torpedobooten type „Ophir", waarvoor bij dit artikel gelden worden aangevraagd, eene onderhandsche aanbesteding te houden.

Art. 18. (Gewijzigd ontwerp art. 17). De hierbedoelde 2 kanons met affuit voor het artillerie-instructieschip „Bellona" zijn dezelfde vuurmonden als waarvan sprake is aan den voet van bladz. 12 der Memorie van Toelichting.

Ter voldoening aan den wensch tot nadere toelichting betreffende deze aanschaffing, zij alsnog medegedeeld, dat deze vuurmonden in tijd van vrede blijven opgesteld aan boord van genoemden bodem, om te dienen voor oefening der kanonniers. Bij mobilisatie bij naderend oorlogsgevaar zullen twee tot het voeren van een snelvurend kanon van 12 cM. ingerichte kanonneerbooten daarmede worden bewapend. Hr. Ms. kanonneerboot „Hefring" is reeds van die geschutsoort voorzien.

Art. 19, *b*. (Gewijzigd ontwerp art. 18). Dat voor de verspertorpedo's met toebehooren nog slechts een memoriepost kon worden uitgetrokken, vindt zijn grond in het volgende. De

ELIA-mijnen hadden aan de gestelde eischen niet voldaan
de uitvinder zelf was van meening dat de vroeger door h
aangeboden mijnen door een ander soort zouden moeten wor
vervangen. De verdere onderhandelingen met dien heer
daarop afgebroken. Met de toen aangeboden verspertorpedo's
SAUTTER, HARLE & CIE te Parijs zijn daarop zoo spoedig moge
de proefnemingen aangevangen, en de levering dier fir
medegedeeld op pag. 25 van de Memorie van Toelichting,
treft dan ook de levering van een zestal proefmijnen, di
gebruik zijn genomen doch waarmede de proeven nog
beëindigd konden worden. Van een aanvraag van gelden
de definitieve invoering van dit wapen kon daarom op de on
werpelijke begrooting nog geen sprake zijn. Ook ondergeteeke
beschouwt deze aangelegenheid als urgent, doch verlangt d
delijke beproeving.

Art. 20, *a*. (Gewijzigd ontwerp art. 19.) Omtrent opdr
tot den aanmaak van stoomwerktuigen en ketels voor nie
schepen worden nimmer onderhandelingen geopend, vóó
daartoe aangevraagde gelden bij de begrootingswet zijn to
staan. Voor die van het pantserschip 1907 zal diezelfde
worden gevolgd en zullen te zijner tijd de fabrieken, die d
voor gewoonlijk in aanmerking komen, tot mededinging wor
uitgenoodigd.

B. Personeel van de werkplaatsen, de havendien
en werkvaartuigen.

Art. 23. (Gewijzigd ontwerp art. 22.)

Onder dagteekening van 7 September 1906 is aan on
geteekende een adres aangeboden door de voorzitters en se
tarissen van drie vereenigingen van werklieden der Rijkswer
te Amsterdam, Willemsoord en Hellevoetsluis. De inhoud
dat stuk is woordelijk gelijk aan een daaraan voorafgaa
memorie, door adressanten in Juni j.l. ter hand gesteld aan
schout-bij nacht, directeur en commandant der Marine te A
sterdam en waarop hun door bemiddeling van de directeu
der verschillende werven schriftelijk de beschikking van
Minister dd. 14 Augustus j.l. werd medegedeeld. Daar er
schen laatstgenoemden datum en 7 September d.a.v. niet
geschied, dat eenige wijziging kan brengen in de beschouwin
van ondergeteekende, bestaat er voor hem ook geenerlei
leiding thans zijne beschikking van 14 Augustus te herzien

Ter voldoening aan den wensch van sommige leden, die
op prijs zouden stellen, indien de Minister reeds thans aan
Kamer eenige opening zou willen doen van zijne voornem
ten aanzien van de geuite verlangens, deelt hij gaarne ui
door hem genomen beschikking het volgende mede.

Zoodra eene geheele herziening van hoofdstuk III der
ordeningen voor de Rijkswerven noodzakelijk blijkt, zal
ter hand worden genomen en daarbij gelet worden op het

deel der Commissie van vertegenwoordigers van het werklieden personeel en op dat van de vereenigingen van werklieden bovenbedoeld.

Eene regeling tot toekenning van loon aan burgerwerklieden, werkzaam bij inrichtingen van het Rijk gedurende den tijd, dat zij zich voor militie- of landweerplichten onder de wapenen bevinden, is in overweging.

Het maximumloon kan niet voor alle werklieden bereikbaar zijn, omdat het slechts voor de bekwaamsten bestemd is: voor vele minder bekwamen zal het minimum loon, voor den 35-jarigen leeftijd vastgesteld, ook het maximum zijn.

Voor bankwerkers en werktuigmakers werd het maximumloon verhoogd ten behoeve van de meest bedrevenen dier categorieën, omdat zij tot de meest gezochte werklieden behooren; welke beweegreden niet bestond voor de ketelmakers, gieters en vuurwerkers.

Verhooging van het maximumloon van takelaars en zeilmakers, van de werklieden bij den Kolonialen opslag en bij de magazijnen, van het personeel bij de conservatie en van de werfsjouwers tot dat der scheepmakers, klinkers en kokers, voor het oogenblik niet noodzakelijk geacht, zal nader overwogen worden in verband met de aanspraken van andere ambachten.

Leeftijdsloon voor bureeloppassers behoort berekend te worden, alsof zij gedurende zes dagen per week een maximum dagloon van f 2 bekwamen in stede van f 1.70 gedurende zeven dagen per week.

De mate waarin gebruik wordt gemaakt van de bevoegdheid om ook op een leeftijd beneden de 35 jaar loonen toe te kennen boven het vastgestelde minimum, hangt grootendeels af van de toewijding der werklieden. Dat van die bevoegdheid een behoorlijk gebruik wordt gemaakt, blijkt wel daaruit, dat van de toegekende verhoogingen op 1 April 1906 slechts 31.5 pct. het gevolg was van het bereiken van den gestelden leeftijd.

De bepaling, dat voor allen het leeftijdsloon op 1 April van elk jaar ingaat, moet om administratieve redenen behouden blijven; waarin overigens geenerlei onbillijkheid ligt met het oog op art. 16 (1).

Het maximumloon van scheepmaker-voorman kan niet worden toegekend aan scheepmakers, klinkers en kokers, omdat dit loon alleen voor de bekwaamste categorie van scheepmakers bestemd is.

Hetzelfde geldt voor de loonen van werfstokers en stokers-machinist.

Voordat tot eenige wijziging van de bepalingen omtrent toekenning van daggelden bij ziekte wordt overgegaan, zal afgewacht worden de wettelijke regeling omtrent de verzekering van werklieden tegen de gevolgen van ziekte.

Tot uitbreiding der bepalingen omtrent het verleenen van verlof ter zake van levensgevaarlijke ziekten of sterfgevallen

van familiebetrekkingen wenscht de ondergeteekende niet
te gaan wegens de rekbaarheid der uitdrukking „naaste fam
betrekkingen".

Er bestaat geen reden terug te komen op het Konin
besluit van 16 December 1890 n⁰. 24, waarbij dat van
Februari 1877 n⁰. 18 tot toekenning van medailles „voor L
en Trouw" wordt buiten werking gesteld voor de personen
op of na 1 Januari 1891 als mindere geëmployeerde, werk
of bediende bij inrichtingen van 's Rijks zee- en landmach
dienst treden.

Terwijl overigens geen aanleiding gevonden wordt de
van 18 Juli 1890 („Staatsblad" n⁰. 109), tot regeling der
sioenen van de mindere geëmployeerden, enz. op daggeld w
zaam bij de inrichtingen van 's Rijks zee- en landmach
herzien, is de vraag naar de mogelijkheid om aan de wedu
en weezen van dat personeel pensioen toe te kennen door
commissie, benoemd bij gemeenschappelijke beschikking va
toenmalige Ministers van Oorlog en Marine van 24 Maart
n⁰. 50, in studie genomen.

Ondergeteekende ziet niet in, waarom het afkeuring vond
de Regeling — zegge het IIIde hoofdstuk der Verordeningen
's Rijks werven — niet in haar geheel aan de belanghebben
is medegedeeld. In die regeling toch komen verschillende artik
van administratieven aard voor, die van niet het minste bel
zijn voor de werklieden zelven.

Dat het Koninklijk besluit van 21 November 1904, n⁰. 69
de vaststelling daarvan door zijn ambtsvoorganger aan het oor
der werklieden had behooren onderworpen te worden en
daardoor voor een goed deel der klachten, welke thans vernor
worden, geen aanleiding zou hebben behoeven te bestaan
ondergeteekende met de leden hier aan het woord niet een

Wanneer het wetsontwerp tot regeling der arbeidsover
komst in werking zal zijn getreden, zullen de bepalingen daar
ten aanzien van het fabrieksreglement over het algemeen ze
ook door het Rijk zelf worden nageleefd, voor zoover daarte
bij een publiek-rechtelijk lichaam geen bezwaren bestaan.

Ook door eene vereeniging van mindere geëmployeerden
de werf te Amsterdam werden verschillende wenschen ter ke
van den ondergeteekende gebracht. Zij hebben betrekking op
loonstandaard, de berekening van loonen bij ziekte, pensioenr
ling en het gebruik van de bij de reglementen vastgestelde ve
tijden. Uit den aard der zaak gelden hier dezelfde beschouwin
als boven voor de werklieden medegedeeld en zullen de vra
van loonstandaard, enz in overweging komen bij eene geh
herziening van het IIIde hoofdstuk der Verordeningen.
aanzien van het gebruikmaken der toegestane verlofdagen, w
omtrent men wenschte, dat de tijd ook zou kunnen dienen
verrekening van verzuim wegens het te laat komen en het d
van boodschappen, werd reeds meermalen van hoogerhand
kennen gegeven dat de verloftijd bestemd is tot ontspann

van het personeel en niet tot de doeleinden bovengenoemd.

Inrichting, beheer en aard der werkzaamheden op de Rijkswerven en bij de inrichtingen van de landmacht bieden te veel punten van verschil aan om ze nauwkeurig met elkander te kunnen vergelijken.

Ten aanzien van de commissiën van vertegenwoordigers van het werkliedenpersoneel kan ondergeteekende mededeelen, dat reeds meermalen memoriën en wenschen door haar zijn ingediend en na zorgvuldig onderzoek door de directeuren en commandanten met haar behandeld en afgedaan of aan den Minister zijn medegedeeld. Van de zijde der werfautoriteiten heeft tot nog toe geen aanleiding bestaan om aan die commissiën advies te vragen.

Ten einde zich omtrent het leerlingstelsel, zooals dat bij 's Rijks werven is geregeld, in vergelijking ook met hetgeen bij de groote scheepsbouwinrichtingen in ons land noodig wordt geacht, een juister denkbeeld te kunnen vormen, heeft ondergeteekende bij die maatschappijen een onderzoek ingesteld naar de bij haar bestaande regelingen en instellingen. Daaruit is hem gebleken, dat geen dier inrichtingen eene bijzondere regeling bezit voor de vak-opleiding van leerlingen en jongmaatjes, hoewel zij in den regel het bezoeken van avond-vakteekenscholen aanmoedigen, doch zonder den minsten dwang harerzijds. Een groot aantal maakt dan ook van dergelijk onderwijs geen gebruik. Door de bedoelde leerlingen, die tevens als nageljongens dienst doen, naarmate zij daarvoor geschikt worden, in te deelen bij de ploegen en toe te voegen aan de werklieden, komen zij in de gelegenheid zich tot bekwame ambachtslieden te vormen.

Hieruit blijkt, dat op de Rijkswerven, waarvan het leerlingstelsel bij de Kamer bekend mag worden geacht, voor de opleiding (nl. de theoretische) meer wordt gedaan dan op de andere etablissementen en ondergeteekende is dan ook van meening, dat men in deze niet verder behoort te gaan en onderschrijft nog geheel, hetgeen door hem gezegd werd op pag. 22 der Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag betreffende de begrooting voor 1906. Men vergete toch niet dat de Rijks werven als zoodanig niet zijn ambachts- of vakscholen en dat de opleiding van leerlingen aldaar nimmer een ander doel kan hebben dan te voorzien in de openvallende vacaturen bij het personeel der werklieden.

VI, *h*. Het drijvend droogdokje, waarvoor gelden op de loopende begrooting werden aangewezen, is nog niet gereed. De bouw daarvan werd opgedragen aan 's Rijks werf te Amsterdam.

C. Magazijnen, gebouwen, werkplaatsen, dokken, enz.

Art. 26. (Gewijzigd ontwerp art. 25.)

II. *Willemsoord*. Hoewel plannen betreffende den bouw eener kazerne voor marinepersoneel te Willemsoord zijn gereedge-

maakt, is in deze aangelegenheid nog geen beslissing genom kunnen worden. Teneinde, indien noodig, nog kleine wijziging in die plannen of andere voorbereidende werkzaamheden kunnen doen uitvoeren, werd een memoriepost op artikel uitgetrokken.

De juistheid wordt erkend van de in het Voorloopig Versl uitgesproken veronderstelling dat aan het aanvragen van geld voor dit doel eene algemeene regeling omtrent de kazerneeri aan den wal dient vooraf te gaan.

IV. *Rotterdam.* In verband met de bij Nota van Wijziging (n°. 29) in de begrooting aangebrachte vermindering van art. (wordt art. 25) met een bedrag van f 200 000, oorspronkel aangevraagd voor de inrichting van het armhuis tot kazer voor de mariniers, meent de ondergeteekende zich van ee beantwoording van de ter zake gemaakte opmerkingen te mog onthouden.

Art. 27, *I.* (Gewijzigd ontwerp art. 26). Een speciaal na het v schijnen van het Voorloopig Verslag ingesteld onderzoek naar d toestand, waarin de marinierskazerne te Amsterdam verkeert, he aangetoond, dat deze in het algemeen gunstig kan genoer worden en het gebouw op zeer goede wijze aan zijne bestemmi beantwoordt. De zoldering verkeert in goeden staat en dat e vloer water doorlaat, wanneer daarop *schoonschip* gemaakt wor op de wijze, zooals dit op de opperdekken der schepen geschie is geen bewijs van het tegendeel en kan zeker geen verwonderi wekken; deze in geen enkele woning toegepast wordende wij van schoonmaken is daarom ook verboden en slechts een mat gebruik van water toegelaten, zooals dit in bewoonde huiz plaats vindt.

De mededeeling in het Voorloopig Verslag dat het wac lokaal vol ongedierte zou zijn, berust ongetwijfeld op mind juiste inlichtingen. Op klachten daaromtrent volgde steeds e nauwkeurig onderzoek, waaruit telkens bleek, dat zeker ni het lokaal, doch wellicht een enkele der wachthebbenden oorza was van de besmetting.

Aan verontreiniging van het zwembad door kroos wor tegemoet gekomen door verwijdering daarvan met een schepn en waar nu het dichtstbij gelegen en eenige privaat op pl. 210 M. afstand van het zwembad verwijderd is, daar mee ondergeteekende te mogen verzekeren, dat het zwembad 's Rijks werf de vergelijking met andere zwemplaatsen binn Amsterdam gerust zal kunnen doorstaan.

IIIde ONDERAFDEELING.

Personeel der Zeemacht.

A. Vaste traktementen.

Art. 29–33. (Gewijzigd ontwerp art. 28–32.) De meeni

dat voor de in die artikelen bedoelde posten weinig minder dan f 40 000 meer zoude zijn geraamd voor 1907 dan geraamd en toegestaan voor 1906, moet op een misverstand berusten. Voor 1906 toch werd geraamd en toegestaan voor vaste traktementen f 996 508, voor 1907 geraamd f 1 017 758, alzoo meer f 21 250. Voor die hoogere raming wordt beleefd verwezen naar bijlage R, onder I—V.

B. Kosten van het personeel der actieve zeemacht.

Er bestaat voor den ondergeteekende geen aanleiding om in de bezoldiging of positie der scheerders eenige wijziging te brengen, wordende deze door hem voldoende geacht; de in dienst tredende scheerders of de in die betrekking overgaande schepelingen zijn vooraf ten volle bekend met de vooruitzichten aan hunne nieuwe betrekking verbonden. Den scheerders den weg tot onderofficier open te stellen ligt niet in zijn bedoeling; hunne speciale verrichtingen zijn evenals die van kleer- en schoenmakers niet op ééne lijn te stellen met de dienstverrichtingen, welke van onderofficieren worden geëischt.

Toekenning aan scheerders van de periodieke soldijverhooging der matrozen der 1ste klasse is niet overeen te brengen met de bedoeling, die bij de invoering dier soldijverhoogingen heeft voorgezeten.

Art. 34. (Gewijzigd ontwerp art. 33.)

Het oorspronkelijk voor dit artikel geraamde bedrag werd bij Nota van Wijziging verminderd met f 242000. Het verschil tusschen dit laatste bedrag en het hier genoemde vindt mede zijne oorzaak in de hoogere sommen, die moesten worden geraamd als gevolg van het verschil tusschen de vaarplannen voor 1906 en 1907 (bijlage D der begrooting) en van het hoogere bedrag, uitgetrokken onder G en de nieuw opgebrachte bedragen onder H en I.

Is hiervoren de hoogere raming van 1907 toegelicht, in het algemeen kan worden gezegd dat de voortdurende stijging van het op dit artikel uitgetrokken bedrag het gevolg is van de vele maatregelen, welke gedurende het jongst verloopen tienjarig tijdvak in het financiëel belang der schepelingen genomen werden; daarbij mag niet over het hoofd worden gezien, dat daaronder maatregelen zijn, welke nog gedurende een aantal jaren hunne werking zullen doen gevoelen. Ondergeteekende heeft hierbij speciaal het oog op de periodieke traktementsverhoogingen, welke eerst in 1905 in werking getreden, (zie bijlage A tot deze Memorie) nog gedurende enkele jaren uit dien hoofde vermeerdering van uitgaven op dit artikel ten gevolge zullen hebben.

C. Zooals terecht werd opgemerkt, houdt de vermindering van het bedrag, uitgetrokken voor de wachtschepen, verband met de uitbreiding van de bovenrol van het instructieschip der

werfdivisie. Nu deze bodem een eigen rol heeft en het niet de actieve schepen dienende stokerspersoneel ter verdere kwaming aan boord Hr. Ms. „Van Speyk" wordt geplaatst, we het — als meer met de werkelijkheid overeenkomende wenschelijk geacht, het tot dusver in de bovenrollen der wac schepen gevoerde stokerspersoneel, naar die van het instruct schip der werfdivisie over te brengen.

Wat betreft de vraag hier ter plaatse gedaan, welke de gro slag is van de sterktebepaling voor de instuctieschepen marine-reserve te Willemsoord en Rotterdam, diene dat, zoo blijkt uit de laatste kolom van bijlage P, de geheele sterkte v het personeel der marine-reserve, zooals die voor 1907 werd raamd, gebracht is in de rol van de beide instructieschep Van die totaal sterkte komen in den loop van het jaar v oefening slechts op, de aantallen genoemd in de kolom „T lichtingen" van bijlage D, bedragende 210 koppen voor instructieschip te Willemsoord en 217 koppen voor dat te R terdam. Slechts voor genoemde aantallen wordt activitei traktement of soldij en voeding uitgetrokken.

H. De gevraagde sommen zijn bestemd om officieren onderofficieren, bij eenigszins langdurige ziekte, en in ge hospitaalverpleging niet wenschelijk geacht wordt, bij verplegi in eigen woning, activiteitstraktement te doen genieten. W neer mindere schepelingen in eigen woning verpleegd word genieten zij volle soldij. Wordt in verpleging op andere wi voorzien dan door den zieke zelf, dan heeft korting plaats.

I. Daar de truien niet gedurende het geheele jaar behoe te worden gedragen, doch slechts bij sommige dienstverrichting en ongunstig weder, komt de termijn van 4 jaren als draagt niet te lang voor.

Blijkt uit de praktijk, dat die tijd te lang is genomen, d kan daaraan later worden te gemoet gekomen.

D. Kosten van opleiding van personeel der zeemacht.

Art. 36. Ter beantwoording van de hier gestelde vra moge dienen, dat bij het in dit jaar gehouden toelatingsexam voor het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoo van de 15 geslaagde jongelingen 6 afkomstig waren van ee hoogere burgerschool.

In aansluiting aan hetgeen door ondergeteekende in Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag over Marine-begrooting voor 1906 (bladz. 31) omtrent de resultat verkregen met de nieuwe methode van aanneming als adelbo der 2de klasse, werd medegedeeld, kan hij ook nu constateer dat de nieuwe bepalingen omtrent de aanneming en opleidi goed voldoen. Dat het aantal adspiranten in dit jaar niet groo was, meent de ondergeteekende te moeten toeschrijven aan d overgangstoestand, waarin de opleiding verkeert; men mag to

aannemen, dat vele jongelieden, die in den zeedienst wenschen te treden, van particuliere scholen naar Hoogere Burgerscholen zijn overgegaan, waar zij eerst het einddiploma moeten behalen alvorens zich voor aanneming te kunnen aanmelden. Anderen, die nog wel dit jaar uit de 3de klasse der Hoogere Burgerschool examen hadden kunnen doen voor het Instituut, geven er de voorkeur aan nog te wachten tot zij het einddiploma hebben verkregen om van de in aller oog aangenamer nieuwe opleiding te profiteeren.

De nieuwe opleidingswijze beantwoordt geheel aan de verwachtingen die er van werden gekoesterd; grootendeels is dit te danken aan de practische richting waarin het onderwijs gegeven wordt, waartoe het embarkement aan boord van het vormingsschip van groot nut is. Hierbij meent de ondergeteekende echter te moeten opmerken dat, vermits deze bodem niet alleen ten dienste van de adelborsten, maar ook voor de opleiding van licht volk gebruikt wordt, de kosten van het in dienst zijn van zoodanig vaartuig niet alleen op rekening van de adelborsten-opleiding mogen worden gesteld.

Art. 36*a*. Zooals reeds door sommige leden in herinnering werd gebracht zijn de toelagen van f 400 en f 450, uitgetrokken voor het geven van onderwijs in de Vaderlandsche geschiedenis en in de Nederlandsche taal en letterkunde, bestemd voor personen buiten het instituut, die tijdelijk met dit onderwijs zijn belast.

Van de twee leeraren in bijlage R vermeld, geeft de een les in Hoogduitsche taal- en letterkunde, de staatsinrichting en de algemeene geschiedenis, de ander in Fransche en Engelsche taal- en letterkunde.

Ten gevolge van het verzoek van den tijdelijken leeraar in de Nederlandsche taal- en letterkunde om bij den aanvang van den cursus 1906 van het geven van dit onderwijs te worden ontheven, werd dit opgedragen aan den leeraar in de Hoogduitsche taal onder toekenning van eene toelage boven zijn traktement. Het werd n.l. niet wenschelijk geacht om, waar het onderwijs in dit vak reeds in 1908 zal vervallen, nog naar een leeraar buiten het instituut om te zien.

Art. 37, *a*. De gedane vraag of de bezoldiging van de onderwijzers bij de opleiding van adspirant-administrateurs per les-uur wordt berekend, kan, wat betreft den officier van gezondheid, belast met het onderwijs in verbandleer, hygiène en zelfbehoud, zoomede voor de leeraren, die buiten de marine staan, bevestigend worden beantwoord; het bedrag hunner toelage is gegrond op het aantal les-uren per week. De officieren van administratie genieten eene belooning overeenkomstig de regeling der Verordeningen voor de Koninklijke Marine en voor den scheikundige der marine, die les geeft in technologie en warenkennis, is de toelage geregeld overeenkomstig die voor de officieren van administratie.

E. Kosten van schafting.

Art. 44. Dat de nieuwe voedingstarieven blijkbaar slecht een geringen invloed hebben uitgeoefend op de kosten de schafting, kan als vaststaande worden aangenomen. De hooger raming van het artikel voor 1907 is niet alleen het gevolg va het rekenen op voeding voor mariniers aan den wal, zooals b het oorspronkelijke ontwerp heeft plaats gehad en de aftrekpo van f 125 000 waarmede het geraamde bedrag voor 1906 is ve minderd wegens voldoenden voorraad in de magazijnen, doc ook de stijging der prijzen van verschillende artikelen va levensmiddelen heeft daartoe bijgedragen.

De nieuwe schaftingstarieven, die sedert 1 April 1905 i beproeving zijn, hebben onder alle omstandigheden uitsteken voldaan. Zij zullen, behoudens enkele wijzigingen van onde geschikten aard, die zonder belangrijke offers van 's lanc geldmiddelen te vorderen, konden worden aangebracht en waa mede aan geuite verlangens wordt tegemoet gekomen, m 1 Januari 1907 definitief worden ingevoerd.

Het Australisch vleesch, waarvan hier sprake is, was u Oost-Indië afkomstig en in Juni 1904 door Hr. Ms. „Friesland van daar medegebracht.

Tot vóór de invoering ter proeve der nieuwe schafting tarieven werden repatrieerende schepen in Oost-Indië va Australisch vleesch in blik voorzien en werd bij terugkeer hi te lande het restant daarvan, dat steeds belangrijk was omd wegens minder gewildheid van bedoeld vleesch door de equipag in den regel daarvan weinig werd genuttigd, in de magazijne van levensmiddelen opgenomen ter verstrekking aan naar z bestemde schepen. Ware bij be beproeving der nieuwe schafting tarieven dat vleesch medegegeven, dan zou wegens den tegenzi die het scheepsvolk daarvan heeft, zulks ongetwijfeld aan de uitslag der proef afbreuk gedaan hebben en zulks is dan oo voor het verkrijgen van een zuiver resultaat, achterwege gelate

Daar het doen opgebruiken van dat vleesch als gevolg va het niet in den smaak vallen zou geschieden ten koste de voeding van den matroos en de voorraad, alhoewel volkome deugdelijk, in verband met de beduidend geringer verstrekkin van verduurzaamde levensmiddelen in zee, nog langen tijd ha kunnen dienen en tegen het verstrekken van oude blikke zooveel mogelijk wordt gewaakt, werd daarvan afgezien en he vleesch tot verkoop bestemd.

Wat betreft het medegedeelde omtrent de voeding vo mariniers op 3 Augustus l.l. in de Harskamp, merkt onde geteekende op, dat het detachement den 13den Augustus aldaa aankwam en omtrent klachten over de voeding in die legerplaat niets bekend is; bij een zoo belangrijke detacheering onder vo de Marine niet geheel normale omstandigheden, maakt de voo ziening in voeding en verpleging een onderwerp uit, waaraa

bijzondere zorg besteed wordt. Vermoedelijk evenwel doelden de leden, hier aan het woord, op een klacht een tiental dagen te voren uitgebracht over het aanbranden van het eten; eene gebeurlijkheid, waartegen geene afdoende maatregelen te treffen zijn, maar slechts gewaakt kan worden door verhooging van het plichtsbesef van het kokspersoneel en dit is gedaan door de positie van dat personeel zooveel mogelijk in overeenstemming te brengen met zijne verplichtingen.

Art 45, *a*. De meening van enkele leden dat het dagloon van de assistenten bij de Marinebakkerij te Willemsoord te laag zou zijn in verhouding tot de loonen van andere werklieden, kan de ondergeteekende, zich aansluitende bij het oordeel van andere leden, dat deze werklieden geen reden van klagen hebben en met beleefde verwijzing naar het voorkomende op bladz. 32 onder art. 47 der Memorie van Antwoord, Marinebegrooting 1906, niet deelen.

F. Kosten van geneeskundige verpleging aan den wal en verstrekking van geneesmiddelen, enz.

Art. 46. *I*. Het verplegend personeel bestaat uit 10 korporaal- en matrooszieken verplegers. De verplegers bevinden zich in het hospitaal van 's morgens 6½ uur 's zomers en 7 uur 's winters tot 6 uur 's avonds met 1½ uur schafttijd. 's Zondags ¼ geheel vrij van dienst, ¼ heeft de wacht, ¼ is vrij na half 1, ¼ is vrij na 11 uur voormiddags, maar moet weer tegenwoordig zijn van 4.30—6 uur 's avonds.

Voor den wachtdienst worden ook de 2 korporaal-ziekenverplegers, die als bediende in de ontleedzaal en als badmeester dienst doen, ingedeeld. Deze 12 personen worden in 4 groepen verdeeld, zoodat ieder ééns in de 4 dagen 24 uren wacht heeft (met uitzondering van 1½ uur schafttijd).

In de maanden Mei, Juni en Juli 1906 hadden de verplegers van de 92 etmalen gemiddeld 26 etmalen de wacht en werd door hen, per wacht-etmaal, gemiddeld 3½ uur werkelijk gewaakt. Omdat, wanneer daaraan behoefte bestaat, het persooneel tijdelijk kan vermeerderd worden op aanvraag van den chef van het hospitaal aan den directeur en commandant en zulks ook geschiedt, behoeft er nimmer vrees voor te bestaan, dat de dienst van het verplegend personeel te zwaar zou kunnen worden.

De zeer voldoende bezoldigingen van het vast en gedetacheerd personeel bij de marine-hospitalen, zooals die laatstelijk zijn vastgesteld bij Koninklijke besluiten van 20 September 1905, n°. 69 en van 16 Februari 1906, n°. 23, zijn opgenomen in de Aanvullingsbladen n°s. 2 en 3 [1]) van het Reglement voor de marine-hospitalen; het zij ondergeteekende vergund daarnaar beleefdelijk te verwijzen.

---

[1]) Ter griffie gedeponeerd ter inzage voor de leden.

Art. 47. *I.* Herstellenden zieken wordt vergund, voor zoo hun gezondheidstoestand en de weersgesteldheid toelaten, ge rende een groot gedeelte van den dag in den tuin te wandel en te zitten. Tot het maken van een speciale inrichting v de genezing van herstellende zieken in de open lucht, best vooralsnog geen behoefte.

Art. 48. IV. Wat hier bedoeld wordt is niet duidelijk; waar zouden schepelingen door hun verblijf in het hospitaal te rekk hun gezondheid inboeten, tenzij de mogelijkheid aangenom wordt dat voorgeschreven geneeswijzen slecht of in het geh niet toegepast worden?

Hiertegen wordt door toezicht gewaakt. Bovendien geeft ondervinding geen grond tot het aannemen van laatstgenoem onderstelling.

Vóór 3 jaren is de quaestie omtrent de toepassing van groot hospitaalkorting voor venerische zieken ernstig overwog en toen, evenmin als nu, raadzaam geoordeeld. Die maatreg welke volkomen reactionair zou zijn, zou bovendien tot onbill heid en dissimulatie aanleiding kunnen geven.

Vde ONDERAFDEELING.

Pensioenen, onderstanden, wachtgelden, enz.

Naar aanleiding van het opgemerkte omtrent het Fonds v dek- en onderofficieren en mindere schepelingen zij medegedee dat er thans nog 1520 deelgerechtigden zijn. Wat den wens betreft van sommige leden om een post op de begrooting brengen, ten einde aan vroegere inleggers, die den dienst hebb verlaten, vóór dat zij den pensioensleeftijd hadden bereikt, door hen in het Fonds gestorte bijdragen terug te betalen, sl ondergeteekende zich geheel aan bij de meening van de and leden, die dit zeer bedenkelijk zouden achten. Door de toekenni toch sinds het bestaan van het Fonds van drie- en tweevoudi uitkeering der gedane stortingen aan hen, die daarop volge de bepalingen recht hadden, zou deze maatregel, geheel in str met den aard en het wezen van het Fonds, het Rijk zwa lasten opleggen.

Art. 57. In antwoord op de vraag van enkele leden of h voorkomt dat officieren die voor den dienst ongeschikt zi geworden, maar nog niet lang genoeg in hun rang hebb gediend om het daaraan verbonden pensioen te verkrijgen, plaats van gepensionneerd te worden op nonactiviteit word gesteld en eerst wanneer zij het hooger pensioen kunnen de achtig worden, den dienst verlaten, kan ondergeteekende me deelen, dat de hierbedoelde officieren als regel op pensioen word gesteld, zoodra hunne ongeschiktheid is gebleken voor het v richten van de diensten, waartoe zij kunnen worden geroepe

Waar die regel bij uitzondering niet werd gevolgd, werd

in de vele goede diensten, door den betrokken officier gedurende zijne loopbaan aan den lande bewezen, voldoende termen aanwezig geacht om hem de gelegenheid te geven tot het voldoen aan den bij de wet vastgestelden eisch tot het verkrijgen van recht op het pensioen voor den door hem bekleeden rang.

Art. 66. De meening door sommige leden uitgesproken, als zouden de thans vastgestelde bedragen der uitkeeringen bij overlijden den toets der billijkheid niet kunnen doorstaan, wordt door den ondergeteekende niet gedeeld. Naar zijne meening behoort hierbij niet te worden over het hoofd gezien, dat, terwijl het bij overlijden uit te keeren bedrag verband houdt met het voorheen bij overlijden uitbetaalde vast traktement over een kwartaal, zulks alleen voorkwam bij hen, die zoodanige bezoldiging genoten, n.l. officieren, machinisten en onderofficieren in het vaste korps. Aan de achtergebleven betrekkingen van onderofficieren, niet in het vaste korps, korporaals en mindere schepelingen wordt dus door de bestaande regeling een voordeel toegekend, dat voorheen niet bestond.

De aanbevolen regeling, waarbij de behoefte van het achtergebleven gezin den grondslag zoude moeten vormen voor het uit te keeren bedrag wordt – blijkens het bijgevoegde staatje – door de hier aan het woord zijnde leden omgezet in eene algemeene verhooging der bedragen, waarbij toch de rang wederom als grondslag dienst doet. Eene zoodanige verhooging der vastgestelde bedragen ligt niet in de bedoeling.

Art. 67. De ondergeteekende vereenigt zich met de gronden, waarop zijn toenmalige ambtsvoorganger in 1903 het dragen van eigen risico bepleitte en hij kan dan ook geene termen vinden het verzoek tot H. M. de Koningin te richten, de daartoe bij Koninklijk besluit van 29 Januari 1903, nº. 69, verleende vergunning in te trekken.

Kon destijds niet met bewijzen worden gestaafd, dat het dragen van eigen risico in het geldelijk belang van den Staat zou zijn, die bewijzen zijn thans voorhanden in de uitkomsten over de jaren 1903, 1904 en 1905.

Over de genoemde jaren toch werd ten gevolge van het dragen van eigen risico gekweten een totaal bedrag van f 41 575, terwijl, had het Departement van Marine zich aangesloten bij de Rijksverzekeringsbank, een bedrag ware te voldoen geweest van f 125 502, berekend naar het minimum gevarenpercentage van de gevarenklassen, waarin de bedrijven onder het Departement van Marine zijn ingedeeld, en een bedrag van f 158 476, bij het aannemen van het middelste gevarenpercentage, vermeld in het Koninklijk besluit van 19 November 1902 („Staatsblad" nº. 197).

Aansluiting bij de Rijksverzekeringsbank beduidt dus het bezwaren van de Marinebegrooting met eene hoogere jaarlijksche uitgaaf van gemiddeld f 33 000, tot welker aanvraag hij zich in geenen deele verantwoord acht.

Art. 70. Van de ten vorigen jare toegestane som van f 3
voor de verzorging van de geestelijke belangen van het perso
is tot nu toe nog niets besteed, aangezien zich nog geen geestel
of godsdienstleeraar heeft aangemeld om een schepeling te
zoeken.

De bij schrijven van den Minister van Marine van 9 J
1906, Bureau S/B no. 52, aan de kerkgenootschappen geric
circulaire gaat als bijlage B hiernevens.

Uit den inhoud van dit stuk moge blijken dat het nim
in de bedoeling van ondergeteekende heeft gelegen om, in wel
vorm ook, eenigen dwang op de schepelingen uit te oefener
dat er voor de meening van sommige leden, dat de godsdie
wordt te baat genomen als politiemaatregel geen enkele gr
bestaat. De mededeeling aan de kerkgenootschappen wijst
alleen op, dat hij overtuigd is van den goeden invloed dien
Godsdienst kan hebben op het zedelijk en gemoedsleven
den schepeling. Opzettelijk werd daarom de gelegenheid v
een bezoek niet beperkt tot een onder controle staand ri
gebouw of een schip, waar de schepeling zich misschien min
vrij zoude gevoelen.

Van godsdienstige bemoeiingen van de Regeering is in d
geen sprake, maar alleen van het zooveel mogelijk wegnen
van belemmeringen, die den schepelingen, welke behoefte gevoe
aan steun en leiding op godsdienstig gebied, mochten in
weg staan.

Van het weigeren van den toegang tot de schepen
godsdienstleeraars, benoemd door eene onlangs gevormde
eeniging, is ondergeteekende niets bekend.

Art. 71. De verlaging van den post voor subsidie aan
marine-cantines van f 1000 tot f 700 houdt verband met
vermeerderd bezoek der cantines, waardoor de inkomsten
cantinekassen zoodanig verbeterden, dat het over 1906 besc
baar gestelde subsidie-bedrag niet in zijn geheel behoefde
worden verstrekt. Verlaging van dezen post was daarom
gelijk en gewenscht.

Art. 73. Het bedrag uitgetrokken voor subsidiën voor
militaire tehuizen is voor 1907 lager geraamd op grond van
omstandigheid dat, ter bevordering van de oprichting van
militair tehuis te Hellevoetsluis, in 1906 een vrij groot bed
voor dat doel werd beschikbaar gesteld, hetgeen thans
noodig is. Bovendien is door de gedurende eenige jaren geno
subsidie het comfort in de tehuizen reeds veel verbeterd, wa
door de financieele steun niet zoo groot behoeft te zijn, als t
van dien steun nog partij moest worden getrokken om
gezelligheid in de tehuizen te verhoogen.

2de AFDEELING.

Niet-militaire uitgaven.

Loodswezen, betonning, bebakening, verlichting en hydrographie.

1ste ONDERAFDEELING

Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting.

A. Algemeene uitgaven.

Art. 76. Het was ondergeteekende aangenaam te ontwaren, dat verscheidene leden met instemming hadden gezien, dat hij eene nadere regeling wenscht te treffen met betrekking tot de bezoldiging der inspecteurs van het loodswezen, al betreurt hij het, dat men zich met de te dien aanzien gegeven toelichting niet geheel kon vereenigen.

Naar aanleiding van de vraag waarom voor de betrekking van inspecteur van het loodswezen in het 3de, 4de en 5de, en 6de district niet ook bekwame personen uit de koopvaardij in aanmerking kunnen komen, acht ondergeteekende het wenschelijk in de eerste plaats op te merken, dat, sedert de in werkingtreding van de Loodswet van 1859, de betrekking van inspecteur van het loodswezen door 34 personen is vervuld. Van deze 34 waren 30 zee-officier of gepensionneerd zee-officier; deze deden dienst in verschillende districten, uitgezonderd het 2de district. De 4 overige personen kwamen voort uit het burger-element, doch deden uitsluitend in laatstgenoemd district dienst. Hoewel ondergeteekende gaarne wil erkennen, dat deze 4 uit het burgerelement voortgesproten inspecteurs in alle opzichten hunne taak in genoemd 2de district met lof hebben vervuld, zoo kan zulks nog geen aanleiding zijn om te verwachten, dat ook in de overige districten de betrekking van inspecteur even goed aan een burger zoude kunnen worden opgedragen.

De bemoeiïngen van de inspecteurs inzake de militaire kustwacht en de herhaalde opdrachten, welke hun gedaan worden in verband met defensie-aangelegenheden, maken het thans nog meer dan vroeger wenschelijk dat in de 3de, 4de en 5de, en 6de districten de betrekking van inspecteur door een zeeofficier wordt vervuld. Geldt nog in het bijzonder voor het 6de district, dat de belangrijke werkzaamheden van den inspecteur, welke verband houden met het door Nederland en België gemeenschappelijk uit te oefenen toezicht op het loodswezen, de betonning en de verlichting op de Schelde en hare mondingen beter aan een zeeofficier met den hoofdofficiersrang dan aan een persoon uit de koopvaardij worden toevertrouwd, de meerdere belangrijkheid en de grootere omvang in het algemeen van de betrekking van inspecteur in het 3de, 4de en 5de, en 6de district, zoowel wat personeel en materieel van het loodswezen zelf betreft als wat den dienst der betonning en verlich-

ting aangaat, doen aan een zeeofficier met den hoofdofficiersr de voorkeur geven boven een persoon uit de koopvaardij.

Ter beoordeeling van de meerdere of mindere belangrijk en omvang van de betrekking van inspecteur in de verschille districten zal, behalve de opgave welke hieronder bij art wordt gegeven, het volgende staatje reeds voldoende verschaffen.

	Districten.			
	1ste	2de	3de	4de en 5de
Loodsvaartuigen (stoom) in dienst .	—	—	1	3
" (zeil) " " .	6	12	16	10
Stoomloodstransportvaartuigen . . .	—	—	1	1
Tonnen en drijfbakens in de vaarwaters	66	335	328	506
Standplaatsen der verlichting aan wal	3	9	24	27
Lichtboeien in de vaarwaters . . .	—	5	8	28
Gastransportvaartuigen.	—	—	—	1
Lichtschepen in zee	—	—	2	1
Stoommisthoorns	—	—	1	1

Het is ondergeteekende niet bekend dat het wel eens gekomen is, dat inspecteurs van het loodswezen, voor wie dienst geheel nieuw was, in den aanvang niet ten volle hunne taak berekend bleken. Mocht het de bedoeling gew zijn te verklaren, dat men vermeent, dat sommige inspect zich niet zoo snel als andere in den nieuwen dienst konde werken, dan vestigt ondergeteekende er de aandacht op dit verschijnsel zich bij functionnarissen in menige andere langrijke betrekking voordoet. De noodzakelijkheid om bezwaar speciaal voor den dienst bij het loodswezen en ondervangen, door hen, die voor de betrekking van inspec in aanmerking willen komen, eerst eenigen tijd bij de een andere inspectie werkzaam te doen zijn, is ondergeteek niet gebleken.

Dat bij het bepalen van de bezoldiging van de inspect niet in de eerste plaats rekening zou zijn gehouden met d bewijzen diensten kan ondergeteekende niet toegeven. Zo men voor eene behoorlijke verrichting van de te bewijzen dien een hoofdofficier noodig acht, d. w. z. een persoon, die de c citeiten bezit van hoofdofficier, is het niet meer dan billijk men dien persoon eene bezoldiging geeft evenredig aan capaciteiten, in casu evenredig aan den hoofdofficiersrang.

Na hetgeen door ondergeteekende omtrent de belangrijk en den omvang van de betrekking van inspecteur in de

schillende districten is aangevoerd, zal het duidelijk zijn, dat er geene aanleiding bestaat om den inspecteur te Harlingen eene hoogere bezoldiging toe te kennen dan door ondergeteekende is voorgesteld. Niet omdat de tegenwoordige inspecteur te Harlingen de eenige is, die het voorrecht mist officier van de marine te zijn of te zijn geweest, evenmin omdat hij niet op een langdurigen eervollen dienst zou mogen wijzen, wordt zijne bezoldiging lager gesteld dan die van de inspecteurs in het 3de, 4de en 5de, en 6de district; maar zulks geschiedt alleen omdat zijne betrekking van minder gewicht is dan die van de andere genoemde inspecteurs

Ondergeteekende kan niet inzien, dat bij de voorgestelde regeling eene onbillijkheid zou worden begaan tegenover den inspecteur te Delfzijl. Bij de thans bestaande regeling geniet deze inspecteur f 300 meer inkomsten dan zijn ambtgenoot te Harlingen. In verband met de door ieder hunner te bewijzen diensten is zulks eene onbillijkheid tegenover laatstbedoelden inspecteur, eene onbillijkheid, welke zal zijn weggenomen, als de regeling, door ondergeteekende voorgesteld, tot stand komt. Ondergeteekende kent geen enkele reden, welke het wettigen zou de tegenwoordige inkomsten van den inspecteur te Delfzijl te verhoogen.

Ook na de verhooging van de bezoldiging van de inspecteurs blijft het noodig toelagen toe te kennen ter voorziening in administratieve hulp. Deed men dit niet, dan zouden meer adjunct-commissarissen moeten worden aangesteld, hetgeen belangrijk hoogere uitgaven zou ten gevolge hebben.

Ten aanzien van de in de laatste zinsnede gedane vragen betreffende de toelage voor detacheering buitenslands van den ingenieur der verlichting moge dienen dat het bedrag van f 600 niet in zijn geheel aan hem als toelage boven zijn bezoldiging wordt toegekend, doch dat bij *eventueele* detacheering in het buitenland aan hem eene toelage van f 4 per dag wordt verleend, welke in de plaats treedt van verblijfkosten, zooals bereids werd vermeld bij de toelichting ad art. 55 der Marinebegrooting voor 1906 (Uitgewerkte en Toelichtende Staat. bladz. 73, kolom Toelichtingen). Die toelage wordt gegeven ter tegemoetkoming in de kosten van het verblijf gedurende den tijd der detacheering in eenige plaats in het buitenland, en wordt slechts verleend over de dagen van den duur der detacheering.

B. Loodswezen.

Art. 82. Ter voldoening aan het verzoek om te worden ingelicht hoe het in dit artikel genoemde personeel over de ver-verschillende standplaatsen is verdeeld, is eene numerieke opgave van dat personeel met aanduiding van de verschillende districten en standplaatsen als bijlage C bij deze Memorie gevoegd. [1])

[1]) De bijlage is niet overgenomen.

C. Betonning, bebakening en zeemerken.

Art. 88*a*. Met betrekking tot hetgeen is opgemerkt in za
de bezoldiging van den voorwerker der smeden en den vo
werker der tonnenmakers bij het algemeen betonningsmagaz
te Enkhuizen kan ondergeteekende het volgende mededeel
De overweging van hunne belangen heeft geleid tot een ernst
onderzoek en door dit onderzoek is ondergeteekende tot de ov
tuiging gekomen dat het bedrijf van het betonningsmagazijn
een te royalen voet is ingericht, althans voor zoo ver betreft h
voor den aanmaak van betonningsmaterieel benoodigd persone
De vraag is zelfs gerezen of het niet in 's lands belang mo
worden geacht het betonningsmaterieel voortaan door de par
culiere nijverheid te doen aanmaken. De ervaring heeft gelee
dat aan stalen tonnen de voorkeur moet gegeven worden bov
houten tonnen. Zoodra de thans nog in voorraad zijnde hoeve
heid hout is verbruikt, zullen te Enkhuizen geen houten b
tonningsvoorwerpen meer worden aangemaakt en zullen derhal
de tonnenmakers (uitsluitend benoodigd voor aanmaak v
houten tonnen) kunnen vervallen. Het voornemen bestaat de
personen, naarmate zij overcompleet worden, met behoud hunn
tegenwoordige inkomsten, te werk te stellen op 's Rijks marin
werven te Willemsoord en te Amsterdam. Alsdan zal nader
overweging worden genomen of het in stand houden van eig
werkplaats tot aanmaak uitsluitend van stalen tonnen, n
kan zijn in 's lands belang.

Inmiddels wordt het vast personeel ingekrompen tot het str
noodzakelijke.

Het ligt echter in het voornemen van ondergeteekende de tha
geldende loonregeling binnenkort zoodanig te wijzigen, d
meerdere vakkennis en geschiktheid van het nog benoodigde p
soneel beter gesalarieerd kunnen worden. Onder de thans in dien
zijnde personen, wier bezoldiging eene geringe verhooging die
te ondergaan, behoort ook de voorwerker der smeden. Vo
verhooging van de bezoldiging van den voorwerker der tonn
makers bestaat geene aanleiding.

D. Verlichting.

Aangezien het nieuwe verlichtingsplan, behalve veranderi
in de keuze van lichtbron voor de lichten te Westkapelle
IJmuiden, voornamelijk een wijziging in de karakters van
meeste lichten, gepaard aan eene verhooging van intensit
der belangrijkste lichten, beoogt, doch in dit plan geen enk
nieuw licht wordt voorgesteld, meende ondergeteekende m
de reeds gegeven toelichtingen te kunnen volstaan. Er
intusschen niet het minste bezwaar het rapport van de commis
ingesteld bij beschikking van 20 Januari 1906 n°. 59, indi
zulks nader mocht verlangd worden, ter inzage over te legge
Hierbij zij er echter aan herinnerd dat het in de bedoeling l

telkens, wanner eene wijziging van eenig licht aan de orde komt, bij het uitwerken der plannen rekening te houden met den voortdurend plaats hebbenden vooruitgang der techniek en gebruik te maken van de middelen, die deze aan de hand zal doen om zonder de gemaakte ramingen te overschrijden nog verbeteringen aan te brengen. In verband hiermede werd dan ook in alinea 9 op bladz. 39 van de Memorie van Toelichting (begrooting dienstjaar 1907) reeds gezegd, dat het werkplan slechts als een voorloopig programma kan worden opgevat.

Bij het nieuwe verlichtingsplan is zooveel mogelijk rekening gehouden met de wenschen en opmerkingen van de koopvaardij, die sedert de bemoeiingen van de vorige commissie in ruim voldoende mate bekend waren geworden. In verband hiermede werd het niet noodig geacht nogmaals deskundigen van de koopvaardij te hooren.

Redenen om nog aan de bedrijfszekerheid van electrisch licht te twijfelen, bestaan thans niet meer. In Frankrijk zijn 13, in Engeland 5 en op de Duitsche kust 7 electrische lichten aanwezig, welke lichten tot de meest bekende en meest gewaardeerde lichten van Europa behooren.

Van de bewering dat petroleumlicht beter door den nevel dringt dan electrisch licht zou slechts sprake kunnen zijn bij gelijke intensiteit. Aangezien de intensiteit van de ontworpen electrische lichten die van de krachtigste petroleumlichten verre overtreft, valt een vergelijking van het doordringingsvermogen in nevel geheel ten gunste der electrische lichten uit.

De meerdere bedrijfskosten van electrisch licht bestaan voornamelijk in bezoldiging van talrijker of meer deskundig personeel, waarvoor de benoodigde gelden voor de electrische lichten van Terschelling en Westkapelle zijn aangevraagd. De hoogere bedrijfskosten zullen echter ruimschoots gerechtvaardigd zijn door het meerdere nut, dat de belangrijk grootere intensiteit van electrisch licht voor de scheepvaart zal afwerpen. Het is bovendien niet uitgesloten dat van de aanwezigheid der electrische inrichtingen partij kan worden getrokken om in de nabijheid zijnde kleinere lichten van gloeilampen te voorzien, waardoor besparing in de bedieningskosten dier kleinere lichten verkregen zal worden.

De Commissie van 1903 heeft zich niet over de intensiteit van het acetyleen-licht doch van het acetyleen-gloeilicht uitgelaten. Deze laatste lichtbron voldoet te Chassiron (Oléron) weliswaar goed, doch de toepassing daarvan bleef tot dit ééne licht beperkt omdat de behaalde voordeelen niet opwegen tegen de aanmerkelijk hoogere bedrijfskosten.

In Nederlandsch-Indië is de minder lichtgevende open acetyleenvlam in gebruik. Dank zij de gunstige atmosferische toestanden, heeft men daar een weinig kostbaar uitnemend functioneerend systeem van acetyleen-verlichting kunnen doorvoeren. Met het oog op de mogelijkheid dat dit systeem ook op onze vaarwaters, zij het dan ook een secundaire rol zal kunnen vervullen, heeft

ondergeteekende besloten daarmede een proef te nemen. I
gereeder ging hij daartoe over, omdat hij gebruik kon m
van de kennis en ervaring van den thans met verlof in E
vertoevenden inspecteur van scheepvaart in Nederlandsch-I
die zulk een werkzaam aandeel heeft gehad bij de in- en
voering van acetyleen-licht aldaar. Een voorloopige acety
lichtinstallatie is thans nagenoeg gereed en zal binnenko
beproeving worden genomen.

Naar aanleiding van de gemaakte opmerking omtren
gedurende 36 dagen van het jaar niet gedekt zijn van k
gedeelten onzer kust tusschen IJmuiden en Scheveningen, tus
IJmuiden en Kijkduin en op Ameland, zij medegedeeld da
op de best verlichte kusten van Europa zich dergelijke gap
voordoen. Men kan o.a. op de Fransche noordkust alleen
8 dergelijke gedeelten aanwijzen. Overigens dient niet ver
te worden dat de getrokken cirkels, bij gebrek aan resul
van eigen waarnemingen, gesteld zijn in overeenstemming
de uitkomsten der waarnemingen, op de Fransche noor
verricht, en dat de stralen van genoemde cirkels, wegen
onzekerheid dat die uitkomsten ook voor onze kust ge
opzettelijk eerder te klein dan te groot zijn genomen. B
dien is het een feit dat betrekkelijk dicht bij elkaar ge
lichten van dezelfde lichtsterkte in Frankrijk soms zeer ui
loopende optische drachten bezitten. Een waarnemingsd
om ook op onze kust voor elk licht afzonderlijke betrouw
gegevens te verzamelen, wordt met 1 Januari a.s. ingev
Na een paar jaren zal reeds voldoende kunnen blijken in
verre onze atmosferische toestanden gunstiger zijn dan voorl
is aangenomen en welke cirkels derhalve te klein zijn genc
en zich dus in werkelijkheid wel zullen snijden. Mocht
echter de noodzakelijkheid blijken om alsnog meerdere lic
op te stellen, dan zal daarin wellicht op weinig kostbare
kunnen voorzien worden door het plaatsen van acetyleen
kerlichten in vrijkomende optieken van de oude verlich
De meening dat de gaping in de dekking der kust tuss
IJmuiden en Kijkduin het gevolg zou kunnen zijn van even
blusschen van het licht van Egmond is niet juist. De c
van 90 pct. van dit licht valt namelijk geheel binnen dien
het electrisch licht van IJmuiden.

Het licht van Terschelling is thans nog hulplicht met
karakter van „elke 20 seconden 2 schitteringen gevolgd
eene enkele schittering". Vermoedelijk zal het electrisch
aldaar in het voorjaar van 1907 definitief worden ontstc
Dit licht zal dan het karakter toonen van „elke 5 seconden
korte schittering".

Art. 93 en 94*g*. Dat het proefstation met werkplaats te S
veningen eene sterke neiging tot uitbreiding zal blijken te heb
behoeft niet te worden gevreesd. De aangevraagde som is
reikend om, zij het ook op eenvoudige wijze, een voor het beo

doel alleszins voldoende inrichting te verkrijgen. Die inrichting is echter beslist noodzakelijk om zelfstandig de gegevens te verzamelen noodig voor het uitwerken der gedetailleerde plannen voor elke voorgenomen verbetering van eenig licht, en daarbij de middelen te bestudeeren, welke tot bezuiniging kunnen leiden. Zij zal gebezigd worden o. a. om te onderzoeken in hoeverre oude optieken voor andere verlichtingen nog nuttig kunnen worden aangewend, om de waarde van verschillende lichtbronnen voor eenig bepaald doel na te gaan, om foto-metrische proeven te nemen, de practische intensiteit van verschillende lichten te bepalen, enz. enz.

Zoo lang eene dergelijke inrichting niet bestaat, moeten wij blijven afgaan op gegevens van de fabrikanten, hetgeen allerminst aanbeveling verdient, en blijven wij in menig opzicht zelfs voor kleinigheden geheel afhankelijk van het buitenland.

Bij de voorloopige proeven reeds genomen met de bovengenoemde acetyleenlicht-installatie werd dan ook het gemis aan een proefstation reeds sterk gevoeld.

Van de ervaringen in het buitenland opgedaan zal des te beter partij getrokken kunnen worden, als wij zelfstandig proeven kunnen nemen om na te gaan aan welk fabrikaat, in verband met duurzaamheid, kosten, enz. en met het oog op plaatselijke eischen en omstandigheden, de voorkeur moet gegeven worden. Indien wij reeds te voren in het bezit van eene dergelijke inrichting waren geweest zou de toestand van onze kustverlichting thans wellicht gunstiger zijn dan in werkelijkheid het geval is.

Het is toch ook voor een groot deel aan de omstandigheid, dat de betrokken autoriteit in Nederlandsch-Indië in de gelegenheid was zelfstandig proeven te nemen, te danken, dat men tegenwoordig aldaar over een groot aantal tot volle tevredenheid werkende acetyleen-verlichtingen beschikt. Betreffende deze soort van verlichting kon immers van partijtrekken van in het buitenland opgedane ervaring geen sprake zijn, aangezien deze verlichting in het buitenland niet bestond. De hulpmiddelen, waarvan het proefstation zal zijn voorzien, zullen ons ook in staat stellen uit te maken in hoeverre acetyleen-licht bij onze geheel andere eischen stellende toestanden van atmosfeer en temperatuur, dan die in Indië, voor verschillende doeleinden toepassing kan vinden.

Wat de plaats van het proefstation betreft, is hiervoor Scheveningen aangenomen, omdat de plaatselijke gesteldheid aldaar toelaat lichtsterkte-metingen op grooten afstand en in een niet met rook bezwangerde atmosfeer te verrichten, hetgeen in de nabijheid van een der Rijkswerven niet het geval is. Het ligt niet in de bedoeling aan de aan het station te verbinden werkplaats groote uitgebreidheid te geven. Slechts herstellingen van geringen omvang zullen daar worden uitgevoerd, terwijl die werkplaats bovendien hoofdzakelijk dienen moet om kleinigheden ten behoeve van de proefnemingen te kunnen vervaardigen. Behoefte aan de werkkrachten waarover op 's Rijks

werven wordt beschikt, zal dus voor deze inrichting niet besta
De aandacht wordt bovendien gevestigd op de wenschelijkheid
proefstation te vestigen in de nabijheid van de standplaats
den ingenieur der verlichting ('s Gravenhage) onder wiens leidi
de inrichting moet werken. Opstelling van het station in
nabijheid van een der Rijks werven zou in dit opzicht tal
bezwaren opleveren, terwijl overplaatsing van den ingeni
naar een der werven zeer ongewenscht is, omdat een behoorli
uitoefening van zijn dienst in het algemeen eischt, dat hij
het Departement van Marine zijn standplaats heeft.

In antwoord op de vraag of spoedig zal worden overgega
tot het leggen van een gasboei tusschen Enkhuizen en Urk
ondergeteekende mededeelen, dat het in het voornemen ligt
het a. s. voorjaar tot dekking van de Z.O.-punt van het E
huizer zand een lichtboei uit te leggen.

IIIde Onderafdeeling.

Pensioenen, onderstanden, wachtgelden enz.

Art. 105. Zie het antwoord bij art. 67.

BEANTWOORDING DER NOTA.

Door het lid, den heer baron van Wassenaer van Catwi
is aan het Voorloopig Verslag toegevoegd eene Nota, ter bea
woording waarvan het volgende moge dienen.

Voor verreweg het grootste gedeelte zal steller der nota, n
ondergeteekende vertrouwt, de door hem gemaakte opmerking
reeds beantwoord vinden in de Memorie van Antwoord op
Voorloopig Verslag; voor zoover zulks niet het geval is, vest
ondergeteekende op het volgende de aandacht.

Blijkens het medegedeelde in de noot onderaan bladz. 30, n
steller der Nota aan, dat de reeds gebouwde onderzee-torpedob
begrepen is onder het met 1907 aanvangende bouwprogramm
In tegenstelling hiermede is dit vaartuig blijkens de opgave
Bijlage II der Memorie van Toelichting reeds met den aanva
van het jaar 1907 in de sterkte der vloot opgenomen.

Dat uit kolom A van Bijlage III der Memorie van Toelichti
zou blijken, dat ondergeteekende ook in vredestijd op de Mari
reserve in Indië rekent, berust op een misverstand, veroorza
door de inrichting der kolom voor vredes- en voor oorlogst
tegelijk; blijkens de toelichting op de bijlage op bladz. 13
Memorie van Toelichting zullen de Reserve-officieren in vred
tijd uit de bemanning der schepen vervallen.

Het onderzoek, op hoeveel officieren der Marine-reserve
Oost-Indië gerekend kan worden, is zeer spoedig na onder

teekendes optreden aangevangen. Dat de zekerheid eener voldoende sterkte van dit personeel in die gewesten nog niet verkregen is, behoefde ondergeteekende niet te weerhouden de cijfers in bijlage III mede te deelen, aangezien de organieke sterkte van het korps zeeofficieren, tegenover de in die bijlage als benoodigd opgegevene, een overcompleet aanwijst.

Bij de opmerking van steller der nota, dat het niet geraden is alle personeel, dat men in een uiterst geval wel als Reserve zal moeten gebruiken, te beschouwen als personeel, dat men in oorlogstoestand terstond eene plaats zal aanwijzen, teekent ondergeteekende aan, dat behalve 5 percent van het voor Nederland benoodigde personeel, nog in de berekende sterkte zijn opgenomen de volledige bemanningen van de twee pantserschepen voor algemeenen dienst, die zich in de meeste gevallen in herstelling zullen bevinden. (Kolommen *j* en *p*). Ondergeteekende meent, dat, ook op grond hiervan, zijne berekening niet als te optimistisch mag worden beschouwd.

Wat eindelijk de reorganisatie van het machinekamerpersoneel betreft, waar de ter voorbereiding dezer aangelegenheid benoemde Commissie nog niet met haren arbeid gereed is, en ook de door steller der nota ter zake gehouden beschouwingen ampele overweging zullen vinden, wanneer de tijd daar is om de denkbeelden van ondergeteekende in voorstellen bij eene volgende begrooting te belichamen, meent hij zich van verdere bespreking van dit onderwerp te kunnen onthouden.

De Minister van Marine,
STUART.

BIJLAGE *B* VAN DE MEMORIE VAN ANTWOORD.

Schrijven van den Minister van Marine van 9 Juni 1906, Bureau S/B nº. 52, aan Kerkgenootschappen, enz. betrekkelijk de geestelijke verzorging van het Personeel der Vloot.

Aan

den President der Algemeene Synode van de Nederlandsch Hervormde Kerk te Dordrecht.

den Voorzitter van de Commissie voor de Zaken der Remonstrantsche Broederschap te Leiden.

den Voorzitter van de Synodale Commissie voor de Christelijk Gereformeerde Kerk te 's Gravenhage.

den Voorzitter van de Generale Synode voor de Gereformeerde Kerken in Nederland.

voorkomt, kan hij ter contrôle aan den geestelijke of godsdienstleeraar verzoeken een bewijs af te geven hoelang de schepeling onder zijne hoede is geweest.

Wenscht de geestelijke of godsdienstleeraar restitutie te ontvangen van reis- en verblijfkosten, dan wende hij zich tot den Directeur en Commandant voornoemd, zijnde de Griffier gemachtigd de gemaakte kosten (voor de terugreis vooruit te betalen) te voldoen".

NOTA VAN WIJZIGINGEN.

Ontwerp van wet [1]).

Artikel 1.

De omschrijving van artikel 5 wordt aangevuld met: „alsmede belooning van tijdelijk te werk gesteld personeel ten behoeve van den huishoudelijken dienst bij het Departement".

Het bedrag van artikel 9, thans groot f 70 350, wordt gebracht op f 70 650.

Het bedrag van artikel 10, thans groot f 1975, wordt gebracht op f 1675.

Het bedrag van artikel 26, thans groot f 132 000, wordt gebracht op f 133 100.

Het bedrag van artikel 40*a*, thans groot f 22 801,66[5], wordt gebracht op f 23 601,66[5];

het totaal bedrag van artikel 40, thans groot f 37 886,66[5], wordt daardoor gebracht op f 38 686,66[5].

Toelichting.

De op artikel 40*a* aangevraagde verhooging van f 800 strekt tot voldoening der aanvangs-bezoldiging van den aan te stellen tweeden hulpmonteur.

In de omschrijving van artikel 48 wordt achter de woorden „transport van zieken", ingevoegd: „kosten vallende op het begraven van lijken van militairen der zeemacht beneden den rang van officier, in werkelijken dienst of met verlof;"

De omschrijving van artikel 50, *na* de woorden: „militair personeel der zeemacht", wordt gewijzigd als volgt:

---

1) De toelichtingen worden gedeeltelijk overgenomen.

„kosten vallende op den overtocht naar het geboortelan van in Oost- of West-Indië geboren en aangenomen doch i Nederland ontslagen personeel van 's Rijks zeemacht benede den rang van officier; op het vervoer van minder personeel de zeemacht dat met ontslag naar huis wordt gezonden; op he vervoer van ouders en voogden van schepelingen in opleidin tot matroos, naar de plaats van opleiding en terug; zoomed op het transport van zeemiliciens".

Het bedrag van het artikel, thans groot f 30 000, word gebracht op f 35 000.

Toelichting.

De aangebrachte redactiewijzigingen betreffen:

1°. die, waardoor het mogelijk wordt niet alleen jon gens en lichtmatrozen beneden den achttienjarigen leeftij doch ook ander minder personeel, zoo noodig, bij ontsla reisgeld te kunnen verschaffen, voor welke wijziging beleef wordt verwezen naar het voorkomende in de Memorie va Antwoord onder: „Niet verstrekken van reisgeld aan ont slagen schepelingen."

2°. die, waardoor het mogelijk wordt ouders of voogde van schepelingen in opleiding tot matroos voor Rijksreke ning te doen overkomen van hunne woonplaats naar d plaats der opleiding.

Meermalen toch wordt het *in het belang der opleidin* wenschelijk geacht een der ouders of voogden van jeugdige in opleiding zijnde schepelingen te doen overkomen, omda van de tegenwoordigheid van deze betrekkingen alsda gunstige invloed te verwachten is op hen, wier gedra veelvuldig te wenschen overlaat en die weinig gevoeli blijken te zijn, hetzij voor straffen, hetzij voor opwekkin ten goede van de zijde hunner superieuren.

In gevallen nu, waarin het doen der reis voor eige rekening voor de betrokkenen te kostbaar is, is het gewensch voorgekomen, de kosten der overkomst door het Rijk t kunnen doen vergoeden.

Hoewel de aangebrachte wijzigingen uit den aard de zaak eenige financieele gevolgen zullen hebben, worden di toch niet van zoodanigen omvang geacht, dat daarvoo alleen verhooging van het bedrag van den begrootingspos noodig zou worden.

Met het oog evenwel op den stand der beschikkinge op het overeenkomstig artikel voor 1906, waarvan bij d samenstelling der begrooting in het voorjaar nog niets me zekerheid te zeggen viel, komt het gewenscht voor voo 1907 f 5000 hooger te ramen dan het bedrag voor 190 toegestaan.

Het bedrag van artikel 94, thans groot f 528 994, wordt gebracht op f 566 594.

Toelichting.

De verhooging van dit artikel met f 37 600 moet dienen ter bestrijding van de uitgaven voor:

1°. de aanschaffing en plaatsing van een mistsignaal op den kop van het Noorderhoofd aan den Hoek van Holland, tot een geraamd bedrag van f 22 500;

2°. eventueele versterking van het kustlicht op Rottum, tot een geraamd bedrag van f 10 000;

3°. opstelling enz. aan boord van drie lichtschepen van de inrichting tot het geven van onderzeesche geluidseinen, zoomede kosten voor inkomende rechten op de toestellen vallende, tot een geraamd bedrag van f 4300;

en 4°. opstelling en huur van een stel ontvangtoestellen, voor het ontvangen van de door de lichtschepen te geven onderzeesche geluidseinen, aan boord van het gastransportvaartuig „Vlissingen", tot een geraamd bedrag van f 800.

Voor nadere toelichting moge het volgende dienen:

Ad 1°. Bij de stranding, tengevolge van mist, van het stoomschip „Amsterdam" in den morgen van 22 Augustus jl., op het Noorderhoofd van den Hoek van Holland is ter bevordering van een meer veilige vaart bij het binnenkomen onder misttoestanden van den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg de noodzakelijkheid gebleken om zoo spoedig mogelijk over te gaan tot de plaatsing van een mistsignaal op den kop van het evengenoemde Noorderhoofd. De te Hoek van Holland thans geplaatste misthoorn bevindt zich op een afstand van 2000 M. van den kop van het Noorderhoofd en 2600 M. van den kop van het Zuiderhoofd. Indien de schepen bij het koersen naar den Waterweg den wind mede hebben, kunnen zij het geluid van dezen misthoorn niet op voldoenden afstand buiten de koppen der hoofden hooren. Bovendien heeft deze misthoorn het gebrek dat er, na het oogenblik waarop het vuur in den ketel is ontstoken, ongeveer een uur moet verloopen, voordat er voldoende stoomspanning is om de eerste mistseinen te kunnen geven.

Het wordt mitsdien noodzakelijk geacht dezen misthoorn te vervangen door eene inrichting, welke toelaat de mistseinen nagenoeg oogenblikkelijk te geven, zoodra de toestand van de atmosfeer zulks noodig maakt en om den nieuwen misthoorn te plaatsen op den kop van het Noorderhoofd, opdat het geluid zoover mogelijk buiten de koppen der hoofden zal worden gehoord.

ad 2°. Tot versterking van het licht op Rottum zal moeten worden overgegaan, indien de ter verbetering der

verlichting van het Huibertsgat aldaar bij wijze van proe uitgelegd zijnde lichtboei niet voldoet. Tot die proef wer op voorstel van de permanente commissarissen van toezich op de betonning en verlichting der Eemsmonden besloten nadat de begrooting voor het dienstjaar 1907 reeds wa opgemaakt. Daar de uitslag dier proef niet eerder dan i het voorjaar van 1907 bekend zal kunnen zijn, is het noodig voor het geval de proef met lichtboeien niet voldoet, to de versterking van het licht onverwijld over te gaan.

De versterking van het licht zal voor gezamenlijk rekening van Duitschland en Nederland komen, door Neder land worden uitgevoerd en het aandeel door Duitschlan verschuldigd bij de jaarlijksche afrekening worden verrekend

ad 3⁰. Onder het op artikel 73 der Marinebegrooting voor het dienstjaar 1906 (kosten van het materieel de verlichting) toegestaan bedrag was begrepen een som va f 12 000 voor aanschaffing en plaatsing van toestellen voo het geven van onderzeesche geluidseinen aan boord va drie lichtschepen, beleefde verwijzing naar de Nota va Wijziging, gevoegd bij de Memorie van Antwoord der Marine begrooting voor het dienstjaar 1906.

De kosten van aanschaffing dier toestellen, voor welk levering is gecontracteerd met de firma JULIUS PINTSCH t Berlijn, beloopen een bedrag van f 8580 en worden uit d begrooting voor 1906 gekweten. Daar de opstelling eerst i 1907 zal kunnen plaats hebben, aangezien de toestellen eers in de maand Februari 1907 kunnen worden afgeleverd moet voor 1907 op de kosten van de opstelling en ook o de betaling van de inkomende rechten worden gerekend Voor een en ander is een bedrag van pl.m. f 4300 noodig De kosten van aanschaffing en plaatsing der toestellen zullen derhalve in hun geheel beloopen pl.m. f 12 880. Op het dienstjaar 1906 valt van het toegestaan bedrag van f 12 000, f 3420 vrij (f 12 000 – f 8580 = f 3420).

ad. 4⁰. In verband met de plaatsing van inrichtingen voor het geven van onderzeesche geluidseinen aan boord van lichtschepen, komt het noodig voor te kunnen nagaan of die geluidseinen goed werken en zal het daarvoor een vereischte zijn, dat aan boord van eenig schip een ste ontvangtoestellen wordt geplaatst om de door de licht schepen te geven geluidseinen te kunnen opvangen.

Voor kosten van huur en opstelling van een stel ont vangtoestellen is noodig een bedrag van pl. m. f 800, nl voor huur der toestellen f 210 en voor opstelling f 576 Daar die toestellen vooralsnog niet in eigendom zijn t verkrijgen, zal het bedrag van de huur voorloopig jaarlijk terugkeeren.

Het gastransportvaartuig „Vlissingen" komt voor d

plaatsing der ontvangtoestellen het meest in aanmerking, op grond dat dit vaartuig elke 14 dagen ter aflossing van de bemanning de lichtschepen „Noord-Hinder" en „Haaks" bezoekt en dus niet alleen op elke reis de seinen kan controleeren doch bovendien van die seinen zal kunnen gebruik maken om de lichtschepen bij slecht zicht te vinden.

Tengevolge van voorschreven wijzigingen wordt het totaal van de IIde onderafdeeling van de Iste afdeeling, thans groot f 5 984 953, gebracht op f 5 986 053; dat der IIIde onderafdeeling, thans groot f 5 140 623,75, gebracht op f 5 146 423,75; het totaal van de Iste afdeeling, thans groot f 14 046 218,58^5, gebracht op f 14 053 118,58^5; dat van de Iste onderafdeeling van de 2de afdeeling, thans groot f 3 007 739, gebracht op f 3 045 339; dat van de 2de afdeeling, thans groot f 3 314 037, gebracht op f 3 351 637; en het eindcijfer van het VIde hoofdstuk, thans groot f 17 420 255,58^5, gebracht op f 17 464 755,58^5.

De Minister van Marine,

STUART.



MARINEBEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1907.

VOORGESTELDE AMENDEMENTEN.

De Commissie van Rapporteurs heeft de eer voor te stellen:

I. *a.* Artikel 5 te verminderen met *f* 500,
b. artikel 9 te verminderen met „ 3600,
c. artikel 11 te verminderen met „ 3000,
d. artikel 22 te verminderen met „ 5634.

Toelichting. De bedoeling is, om, overeenkomstig den op blz. 20 an het Voorloopig Verslag uitgesproken wensch, de vraag omtrent de oekhouding op 's Rijkswerven *niet* te beslissen bij de begrooting.

II. Artikel 94 te verminderen met *f* 45 000.

Toelichting. De bedoeling van het amendement is, dat geene elden zullen worden toegestaan voor de oprichting van een proefstation oor de verlichting, met werkplaats te Scheveningen.

FRUYTIER. JANSEN.
DE WAAL MALEFIJT. TAK.
LIMBURG.

De ondergeteekenden hebben de eer voor te stellen:

I. Artikel 15 te verminderen met *f* 278 500.
II. Artikel 19 te verminderen met „ 224 000.
III. Artikel 22 te verminderen met „ 100 200.

Toelichtng. . De bedoeling is, geene gelden toe te staan voor den ouw van het nieuwe pantserschip.

MARCHANT. VAN FOREEST. THOMSON.

De ondergeteekenden hebben de eer voor te stellen, art. 35 (nieuw): Kosten van het korps mariniers, enz.", te verhoogen met *f* 70 000.

Toelichting. Het door de Tweede Kamer verworpen wetsontwerp ot reorganisatie van het korps mariniers hield onder meer eene zeer oodzakelijke en door ieder gewenschte verbetering in van den toestand an officieren, onderofficieren en minderen die bij dit korps dienende. Ten inde die verbetering niet te vertragen tot eventueel een ander voorstel ot reorganisatie wet zal zijn geworden, zijn de voorstellers van boven- aand amendement te rade geworden, de Kamer uit te noodigen op de egrooting voor 1907 de daarvoor benoodigde gelden te voteeren. Hoewel it de gegevens die hun ten dienste stonden, niet met absolute nauw- eurigheid het juiste bedrag kon worden berekend, vertrouwen zij bij unne raming noch te zeer boven, noch te veel beneden het werkelijk enoodigde te zijn gegaan.

JANSEN. LIMBURG.
LELY. Z. VAN DEN BERGH.
TROELSTRA. ROODHUYZEN.
THOMSOM. LIEFTINCK.
TAK. VERHEY.
HUGENHOLTZ. PLATE.
MARCHANT.

De ondergeteekenden hebben de eer voor te stellen in art. afdeeling, 5de onderafdeeling, het woord: „uitgaven" te vervange „premiën."

Bij aanneming van dit amendement zal art. 105, 2de afdeeli onderafdeeling, eene gelijke verandering moeten ondergaan.

MEES. S. VAN DEN BERGH
TREUB. LELY.
PATIJN. VAN DEVENTER.

ALGEMEENE BERAADSLAGING IN DE TWEEDE KAMER D STATEN-GENERAAL.

VERGADERING VAN ZATERDAG 15 DECEMBER 1906.

Voorzitter: de heer RÖELL.

Tegenwoordig, met den Voorzitter, 87 leden, en de heeren M van Marine en van Financiën.

De heer JANSEN (Den Haag): Mijnheer de Voorzitter! Toen he jaar bij de behandeling van hoofdstuk VI der Staatsbegrooting door s leden de opmerking werd gemaakt, dat de Minister van Marine in was gebleven om daarbij van zijn inzichten te doen blijken en d door sommigen teleurstelling was betuigd, heeft de Minister zich b op den korten tijd van voorbereiding, dien hij had gehad voor de in van zijn begrooting, en heeft hij gezegd, dat, wanneer hij een maal een aanvrage zou doen tot nieuwen aanbouw, hij daarbij zo leggen een uitvoerig beeld van de wijze, waarop hij de marine w in te richten, zooveel mogelijk vergezeld van een vlootplan.

De Minister van Marine is getrouw gebleven aan die belofte e nu op de begrooting voor het volgend dienstjaar is aangevraa pantserschip, in aanbouw te brengen op 's Rijks werf te Amst daarbij een uitvoerige uiteenzetting gegeven van zijn denkbeelden vlootplan bij de Memorie van Toelichting overgelegd.

Om tot die blootlegging van zijn denkbeelden te komen Minister tot zijn beschikking het rapport van de commissie tot werking van zee- en landmacht, die door 's Ministers voorgang benoemd en waarvan die bewindsman nagenoeg zeker had belo over te leggen aan de Kamer.

Het is een teleurstelling voor velen en ook voor mij, dat de M niet heeft kunnen besluiten om onder geheimhouding aan de le Kamer mededeeling te doen van het rapport dier Commissie. T stelt mij dit te leur, omdat in een soortgelijk geval in 1892 door malige Ministers van Oorlog en van Marine geen bezwaar daart geopperd en ook niet gebleken is, dat daardoor eenig nadeel voor defensie is ontstaan.

Maar hoe het zij, ik geloof, dat de positie van den Minist versterkt is door die geheimhouding, al geeft hij ook in de Memor Antwoord eenige meerdere ophelderingen omtrent hetgeen in het over de marine voorkomt.

De geheimhouding schijnt wel veroorzaakt te zijn door leem gebreken, die in onze kustversterking bestaan en dus specia Departement van Oorlog aangaan. Verschillende uitdrukkingen schriftelijke stukken, door dezen Minister ingediend, geven daart leiding. Vooreerst wordt gezegd, dat de verbetering van die verste

eenige offers zal vergen. Het spraakgebruik doet hierbij niet denken veel, en wanneer van eenige offers gesproken wordt, is het gelukkig, wij ons kunnen voorbereiden op een matige som, die voor die ver-rkingen zal benoodigd zijn.

Maar er is nog meer, dat ons geruststelt, want de Minister zegt: zoo-ig die versterkingen niet zijn verbeterd, kan het geschut van de be-ande marineschepen nog op een voldoende wijze voorzien in de ver-diging van onze zeegaten.

Wanneer dit werkelijk het geval is, zou ik zeggen, dat het ook niet o ernstig noodig is die kustversterkingen te verbeteren. Evenwel, wij llen bij de behandeling van hoofdstuk VIII waarschijnlijk daaromtrent wel nige nadere mededeelingen van den Minister van Oorlog krijgen. De inister geeft in de Memorie van Toelichting een achttal punten aan, aarop hij zijn stelling ten opzichte van onze verdediging door de arine bevestigt.

Het is mij aangenaam te kunnen verklaren, dat ik in hoofdzaak met e door den Minister vooropgestelde beginselen kan medegaan. Van de cht punten hier genoemd zijn de volgende de voornaamste:

Spreker noemde het 1e, 2e en 3e punt zonder belangrijke opmerkingen.

Het vierde punt heet:

„Een divisie van gepantserd materieel, zoomede zeegaande torpedo-booten, behooren beschikbaar te zijn tot het optreden buitengaats. Door het tactisch-offensief optreden van dit materieel wordt de landsverdediging in hooge mate gebaat, omdat daardoor eene landing op onze kust, dan wel eene blokkade onzer havens, den inzet van 's vijands zijde van meer belangrijke strijdmiddelen noodzakelijk en alzoo eene dergelijke operatie minder gemakkelijk uitvoerbaar maakt. Dit materieel zal bovendien in actie komen bij uitvoering der maatregelen tot handhaving der neutraliteit."

In het algemeen kan ik hiermede medegaan. Het is volkomen juist dat, als onze marine krachtig genoeg zou zijn, zij zeer goed zou kunnen optreden op een manier als de Minister aangeeft. Ik geloof, dat de stelling, hier geformuleerd, voor groote zeemogendheden als Engeland, Duitschland of Frankrijk juist is, maar volkomen misplaatst voor onze marine. Een divisie van gepantserd materieel bestaande uit 4 schepen, waar wij omringd zijn door zeemogendheden van den eersten rang, zou niet in aanmerking komen tegen de zeemonsters die door onze tegenstanders worden gebouwd om hun overmacht op zee te handhaven. De Minister noemt onze schepen wel „groote schepen", maar dit is zeker een ver-gissing, want het zijn inderdaad zeer kleine schepen.

Ik geloof, dat onze schepen van 5000 ton tegenover kolossen als „Dreadnought" en andere aan een zeker échec zijn blootgesteld. Welke is de taak die de Minister aan deze divisie oplegt?

In de eerste plaats zal zij in tijden van dreigend oorlogsgevaar de betonning moeten opnemen.

Wij weten wat dreigend oorlogsgevaar beteekent; namelijk „oorlog". Vóór de oorlogsverklaring zelf hebben de Japansche torpedobooten de Russische oorlogsschepen aangevallen. Dit geschiedde in zoo korten tijd, dat de Russen geen tijd hadden hun tonnen weg te nemen. En wanneer men meent dat twee of vier groote schepen die betonning zullen kunnen wegnemen, dan geloof ik, dat men zich een illusie schept, die niet ver-wezenlijkt zal kunnen worden. In plaats van groote schepen, die de noodige snelheid niet hebben, zal men noodzakelijk kleinere schepen moeten gebruiken, die veel sneller zijn en waarmede men zich gemakkelijker en vlugger zal kunnen bewegen.

Wanneer de vijand mocht komen om onze vaarwaters en zeegaten

te betonnen zal onze zeemacht eveneens te harer beschikking hebben dezelfde soort kleine, snelle vaartuigen. De vijand komt o met groote schepen om dit werk te verrichten.

Wat een landing aangaat, er zijn twee middelen om die te b

De eerste is het meesterschap ter zee, maar hoe gaarne vaderland ook die kracht zou wenschen toe te kennen, dit meest van onze zijde is sedert 2 à $2^1/_2$ eeuw uitgesloten en wij zull moeten beperken tot de verdediging tegen aanvallen. Aan optreden gaats geloof ik, dat wij niet meer kunnen denken.

Kunnen wij ons derhalve door het meesterschap ter zee nie hoeden voor een landing, dan zal er niets anders opzitten dan ons plaatsen tusschen de kust en een landingsleger, dat op tra schepen, geholpen door oorlogsschepen zal worden aangevoerd, en w wij dan met kleine vaartuigen ageeren tegen de sloepen, die de noodzakelijkerwijze zal moeten gebruiken om zijn manschappen v transportschepen aan land te brengen, vertrouw ik, dat wij mee zullen kunnen bereiken dan met groote schepen, waarvan niets zou komen.

Wanneer wij een landingsleger op de kust kunnen verwachter vloot, die de zeehavens en zeegaten zal willen blokkeeren, is het baar, dat de vijand niet zal komen met zwaar materieel. Hij ma kan zich blootstellen aan een echec en zal dus op ons afzenden een waartegen onze schepen in de verste verte niet zullen zijn opge Wij zullen het dan betreuren, dat wij niet in tijds gezorgd hebbe het aanschaffen van beter materieel, meer geschikt om een aan den vijand af te weren.

Ik zou wel willen vragen: slaat de Minister zelf wel heel erg aan de waarde van zijn materieel? In de Memorie van Antwoord dat het een ondankbare taak is op te treden als verdediger van deze s van 5000 ton. Is het niet een zeker soort moedeloosheid, die daaruit en kan men zeggen, dat de Minister, als hij ernstig en krachtig voor is van deze schepen, met energie optreedt om de kinderen van zij te verdedigen?

Het komt mij voor, dat daarin een ontmoediging is gelegen, Minister en zijn denkbeelden verzwakt. Verdedigers hebben ook buit Kamer eigenlijk, naar het mij voorkomt, de plannen van dezen M om pantserschepen te bouwen niet gevonden.

Spr. zegt, wanneer men de pers raadpleegt en laat dan volgen citaten o.a. van vice-admiraal MAC LEOD en van de *autoriteit* THIERI

Hieruit blijkt dus duidelijk, dat ook buiten deze Kamer het voor van den Minister om groote pantserschepen aan te bouwen, alle instemming vindt.

De Minister zegt ook nog in de Memorie van Toelichting, dat d hebben van die pantserschepen men de landing minder gemakkelijk baar maakt en den vijand noodzaakt meer en zwaarder materieel te b

Dit bewijst ook al niet, dat de Minister zelf veel geloof slaat succes der 4 pantserschepen bij de verhindering eener vijandige l Het zal alleen ten gevolge hebben, dat de vijand met grooter macht en waarin dat nu voordeel voor ons oplevert, is niet duidelijk.

Verder wijst de Minister er op, dat andere Mogendheden, wa wij ons kunnen vergelijken, schepen hebben van ongeveer dezelfde als wij, n.l. Denemarken, Zweden en Noorwegen. Ik heb die schepe in de schepenlijst kunnen vinden, maar ik meen, dat een vergelijki goed mogelijk is. Wij kennen de omstandigheden niet juist, waa Rijken verkeeren en kunnen ze dus niet beoordeelen.

k kan dan ook den Minister niet steunen in zijn aanvraag van geld r het pantserschip type „Heemskerck". Beter zou ik mij kunnen verigen met 's Ministers voornemen om schepen voor Indië te bouwen. ır kunnen zij niet goed gemist worden en het spijt mij dan ook, dat Minister geen gevolg heeft gegeven aan zijn denkbeeld — Zijn Exceltie noemt het zijn voorkeur — om een schip voor Indië te vragen.

Hij heeft het niet willen doen, omdat de toestand der Oosterdoksluis Amsterdam hem daartoe een beletsel was.

Op het oogenblik in het midden latende of ik mij zou kunnen verigen met het bouwen van grootere schepen, meen ik toch, dat de nister wèl zou gedaan hebben met een schip aan te vragen voor het disch eskader, dat in alle opzichten versterking behoeft.

Ter adstructie van zijn denkbeelden omtrent de wijze waarop ons land in de zeezijde verdedigd zal moeten worden, heeft de Minister ook overlegd een plan van aanbouw.

Waar ik niet kan medegaan met het bouwen van een pantserschip Heemskerck" voor de vloot hier te lande, geloof ik dat een bespreking van it plan eigenlijk niet noodig is.

De Minister stelt, dunkt mij, ook zelf niet veel vertrouwen daarin, vant hij voegt er bij, waar hij in de Memorie van Toelichting van dat plan spreekt:

„Mag op eene volledige blootlegging van denkbeelden en plannen het vertrouwen gevestigd worden, dat de Minister een vasten koers stuurt, en lat deze koers, onder de omstandigheden van het oogenblik bezien, de uiste is, dan zal dit der Volksvertegenwoordiging aanleiding geven, de aanvrage om gelden toe te staan, welke de Minister behoeft om den eersten stap in de aangeduide richting te zetten."

Het komt mij voor, dat de Minister daarmede iets zegt wat niet voor allen duidelijk zal zijn. Een volledige blootlegging van denkbeelden en plannen vestigt nog geen vertrouwen op den vasten koers dien de Minister stuurt; daartoe behoort in de eerste plaats, dat de Minister de instemming van deze Kamer weet te verkrijgen, en dat hij, die deze plannen en denkbeelden openbaar maakt, toont met vaste overtuiging die plannen te verdedigen en te handhaven. Alleen de mededeeling van de blootlegging dier plannen kan toch niet de overtuiging vestigen, dat de Minister een vasten koers stuurt. Wat dan nog te zeggen van een program, waarvan de Minister zelf getuigt, dat de Volksvertegenwoording niet door het toestaan van gelden zich gebonden kan achten aan de overige deelen van dat program? Kan men onder die omstandigheden eigenlijk wel van een plan spreken? Waarom, gelijk op bladz. 1 der Memorie van Toelichting wordt gezegd, het in het oog houden van deze beschouwing van bijzonder belang is voor een zeemacht als de Nederlandsche, wordt niet aangetoond (door mij ook niet begrepen), al kan worden toegegeven, dat het sturen van een vasten koers voor een Minister van Marine een karaktertrek is, die aanbeveling verdient, die gewaardeerd moet worden.

Wat de plannen zelf betreft, wensch ik enkele vragen te stellen.

In de eerste plaats: indien de Minister een aantal torpedobooten noodig acht voor de verdediging van onze kust, waarom vraagt hij dan niet de gelden voor die booten zelf aan, terwijl hij nu geld aanvraagt voor de schepen die ze moeten begeleiden? Mij dunkt, waar wij in plaats van de 30 slechts een 12- en weldra een 14-tal zullen hebben, had meer geld moeten aangevraagd worden om de torpedobooten te bouwen. Men had niet moeten beginnen met voor de begeleiding te zorgen.

Een tweede punt dat ik zou wenschen opgehelderd te zien in de plannen van den Minister is waar hij noemt de prijzen voor een onderzee-

boot. Daar trekt hij een som van f 100.000 meer uit dan voor de on boot, die wij onlangs gevoteerd hebben, namelijk f 530.000. Waar m eerste boot nog geen ervaring is opgedaan, zou ik wel willen wet de Minister nu reeds tot de wetenschap is gekomen, dat die boot n doet en dat men naar een verbeterde inrichting van die boot moet st

Het komt mij voor, dat f 530.000 een groote som is, vooral w men in aanmerking neemt, dat deze boot de eerste is die door de schappij „de Schelde" gebouwd is, zoodat een vrij aanzienlijk gerekend kan worden te zijn betaald voor den aankoop van het g

Er is bij de bespreking in de pers ook het denkbeeld geopperd een leening uit te schrijven, waarmede de vloot als het ware in e de been zou kunnen geholpen worden, zooals dat het geval is bij he ontwerp dat de Minister van Oorlog heeft ingediend voor het afwerk de Amsterdamsche Stelling. Mijnheer de Voorzitter! Ik zou geen stander van dat plan zijn. Ik kan mij niet een Minister van denken, die een som van 83 à 84 millioen, zooals deze Minister vo vlootplan noodig acht, in eens zou durven uitgeven, om daarmede jaren onze marine van schepen te voorzien waarvan het niet waarsc is dat zij, na betrekkelijk korten tijd, nog zullen voldoen aan de e die men dan stellen kan.

De Minister spreekt zelf van de voortschrijdende techniek en een blik slaan op hetgeen 25 jaren achter ons ligt, bijv. op het ja dan zullen wij moeten erkennen, dat de vooruitgang zoowel in s bouw als in stoomwerktuigen, stoomketels, geschut en pantsers va aard is, dat ons in de eerste 25 jaren talrijke verrassingen zullen w die het niet wenschelijk zouden maken op dit oogenblik reeds over t tot de aanschaffing van schepen, waarvoor een dergelijke aanzienlij zou moeten worden uitgegeven. Wanneer wij na 25 jaren dan die s voor oud roest zouden moeten wegdoen, zouden wij weder voor he staan, dat wij eenzelfde som of een nog hoogere zouden moeten aan om de marine opnieuw te voorzien van schepen die dan waarsc zullen zijn uitgevonden. Wanneer wij daarbij bedenken, dat behalve millioen, die uitgegeven zouden worden om de zeemacht krachtig te r wij ook rekening zouden moeten houden met het gebruik, dat er b marine bestaat, om zoodra een schip is gebouwd, daaraan te gaa beteren. Dat is een gelduitgave, die zeker niet onaanzienlijk mag worden en de ondervinding, die ik in mijn ambtelijke loopbaan heb daan, is van dien aard, dat ik werkelijk bevreesd ben voor een der proefneming.

Het komt mij voor, dat, waar men 83 millioen voor den aanko schepen uitgeeft, men voor de zoogenaamde verbeteringen gedure jaren op een niet mindere som zal mogen rekenen.

Wanneer ik nu resumeer hetgeen ik over den aanbouw van he en het vlootplan heb gezegd, dan meen ik kortelings te moeten ver dat wanneer de Minister met een aanvrage van gelden voor een schi Indië komt, ik ten volle bereid ben (zoo ik mij met het plan kan v gen) met Zijne Excellentie mede te werken om dat schip te doen b Maar, wanneer de Minister niet terugkomt op zijn plan om he gevraagde pantserschip te Amsterdam op stapel te zetten, dan zal ik op technische gronden en zeer tot mijn leedwezen niet kunnen werken om aan die aanvrage gevolg te geven.

De heer DUYMAER VAN TWIST geeft aan het beeld waaraa Minister van Marine heeft te voldoen, daaraan gaat spreker dezen M toetsen. Hij ziet naast lichtpunten ook donkere plekken in 's Ministers

Het standpunt van den Minister, dat hij bouwen wil, is het licht-
;t in dit beleid.

In de Memorie van Toelichting heeft ons de Minister medegedeeld,
het met het materieel geschapen staat. De indruk die hier 's Ministers
oog wekt is niet zeer verblijdend.

Het is of alles „oud-roest" is wat wij hebben.

Thans heet het, bovenaan bladz. 5 Memorie van Antwoord, dat er
sverstand bestaat, als zouden voor het oogenblik de pantserschepen hun
aarde missen; iets lager staat, dat een groot deel van het bestaande
aterieel nog verscheiden jaren goede diensten zal kunnen bewijzen, en
bladz. 8 lezen wij, dat het 4-tal pantserschepen „Koningin Regentes"
og uitstekend voor den Indischen dienst kan bestemd worden.

Hier is weer dat in- en uitloopen aan het woord.

Hoe staat het nu met het materieel. Is het oordeel dat de Minister in
e Memorie van Toelichting uitsprak het juiste, of is er te dien aanzien
erandering gekomen? Naar het mij voorkomt, en voor zooveel ik er van
ernomen heb, staat het met ons materieel niet te best. En die meening
al de Minister ook wel deelen. Maar waarom dan zoo lang getalmd en op
zoo'n langen termijn gebouwd als de Minister voorstelt? Hier komt m.i.,
Mijnheer de Voorzitter, het beleid van den Minister minder krachtig voor.

In het Voorloopig Verslag is de grief tegen 's Minister beleid vernomen en in dezen zin geuit, dat de Minister aan het streven naar bezuiniging het belang van 's lands defensie opoffert.

De bedoeling hiervan was, dat de Minister bij de voorstelling welke hij van den toestand der vloot geeft, er geen voortgang bij het werk te bespeuren valt; de Minister moest als het ware geen rust kennen!

Deze grief nu acht de Minister in de Memorie van Antwoord ongemotiveerd. „Beslist, zoo zegt Zijn Excellentie moet hij opkomen tegen de bewering, als zou bij zijn voorstellen het belang van 's lands defensie aan het streven naar bezuiniging zijn opgeofferd; den leden, die deze bewering in verband brachten met politieke leuzen, meent hij te mogen doen opmerken, dat hij niet geschroomd heeft thans voor de tweede maal een begrooting in te dienen, waarvan het eindcijfer een verhooging boven die van het vorig jaar aanwijst."

Doch daarover liep de grief niet. De Minister zal moeten toegeven, dat hij hier verkeerd zag, nu hij den zin van de grief vernomen heeft. Nog eens, die grief wil alleen uiting geven aan het bezwaar, dat bij die leden bestaat, die ze uitspraken dat de nieuwe bouw niet krachtiger wordt ter hand genomen. En op die grief gaat de Minister niet in. Waar de toestand van het materieel achteruitgaande is, had meer geld behooren aangevraagd te worden. De Minister blijft zelfs in gebreke, dat bedrag op zijn begrooting te plaatsen, dat ook zijn ambtsvoorgangers noodig achtten, n.l. 4.2 millioen.

Men heeft mij daarbij goed te begrijpen, dat het hier de Minister is, die ons de ongunstige voorstelling van het materieel der vloot gaf. Nu gaat het niet op de lagere aanvrage in verband te brengen met kazernebouw en het stellen van een hoogere leeftijdsgrens der schepen; het eerste motief staat buiten de zaak, en het tweede motief is zeker nog wel aan twijfel onderhevig.

Spreker betreurt het, dat niet meer licht wordt ontstoken over het rapport van de commissie ingesteld bij Kon. Besl. van 25 Juni 1903 N°. 36 en dat men zoolang talmt met de kustbatterijen in orde te brengen en zegt verder:

Ook meer licht ten opzichte van de vraag, waarom continuïteit gemist wordt met het plan van 's Ministers ambtsvoorganger, den vice-

admiraal Ellis, die niet 4, maar 6 pantserschepen noodig achtte v verdediging des Rijks in Europa.

Naar het mij voorkomt hebben wij de Regeering te steunen vo zij aanvraagt. Ook ik geloof, dat het wenschelijk is een pantsersc stapel te zetten, nu voor den bouw van een schip voor Indië de g heid alsnog ontbreekt. Ik ga met den Minister mede, mits de bou torpedobooten daarbij niet vertraagd wordt.

Ik kan mij geheel vereenigen met dien passus uit de Memor Antwoord waar de Minister het opneemt voor het goed recht der p schepen in ons materieel en ook met het betoog waarin opgekomen voor de waarde van ieder kanon achter deugdelijke pantsers opgest Pantserschepen zijn feitelijk drijvende batterijen.

Die batterijen kunnen wij niet missen, ook al zijn al onze k sterkingen in goeden staat van verdediging. De Minister beaamt dit te

Ik zal de gronden niet nader uiteenzetten waarom wij pantsers hehoeven; daarvoor zal nog wel gelegenheid zijn bij de behandeli het voorgestelde amendement. Ik refereer mij voorloopig aan h daaromtrent in de stukken wordt medegedeeld, en hoe in de Memo Antwoord zeer juist gewaarschuwd wordt tegen eenzijdige bewon van torpedobooten.

Ik wil daarbij echter nog wijzen op hetgeen de heer van A schrijft in zijn brochure: „Lessen uit den Japanschen oorlog" waar marine-officier doet uitkomen, dat de torpedobooten zonder steu groote schepen niet naar buiten kunnen komen. Daaraan voegde d van der Elst in de vergadering van de vereeniging „Moederland e niën" van 22 November 1906 toe:

„Deze opinie, door alle zeeofficieren gedeeld, is den leeken te bekend; zij denken, dat de torpedobooten door hunne groote snelh geringe afmetingen, bij niet al te ruw weder ten allen tijde het rui zullen kunnen kiezen. In deze fout vervallen allen, die ter wille mindere kosten en de groote uitwerking die zij van de torpedo verwa het geld vermorsen vinden, groote schepen voor Nederland aan te bou

Resumeerende, vraag ik den Minister om grooteren spoed in de king van de plannen der Regeering en dring ik aan op volledige deeling in zake de verdediging des lands aan de zeezijde.

Afstappende van het materieel, zegt spr. nog iets over het per vraagt een welwillende houding aan te nemen tegenover het amend tot verhooging van de inkomsten van het korps mariniers en ze vereenigingen zich hebben aangemeld, vereenigingen die ten doel h het lot van den schepeling zich aan te trekken, maar dat die h afgewezen en daarmede heeft de Minister, aan het personeel de geen dienst bewezen.

De Voorzitter zegt dat bij onderart. 15 geen gelegenheid zal n over pantserschepen te spreken.

De heer van Gijn: Mijnheer de Voorzitter! Wanneer ik str zeggen, dat de Memoriën van Toelichting en van Antwoord op mi bevredigenden indruk hebben gemaakt, dan wil ik daaraan doen gaan, dat ik den Minister dankbaar en erkentelijk ben voor de waarop hij de Kamer in kennis heeft gesteld met zijn plannen openhartigheid, die hij daarbij heeft betracht; en ik voeg er bij, d de stukken voor mij een groot lichtpunt is te voorschijn gekome dat aanvaard wordt de stelling, waarvoor ik jaar en dag heb gest dat de verdediging van onze kusten niet moet worden opgedragen schepen van de marine, maar aan batterijen en forten te land, to

perringen en mijnen. Alleen spijt het mij, dat de Minister, dit stelsel vaardende, mijns inziens het niet consequent heeft gevolgd, maar daar- r later. Wanneer ik zeg, dat de gewisselde stukken mij niet de ver- hte bevrediging hebben gebracht, is dit vooreerst, omdat daarin iets breekt, wat ik zoozeer had gehoopt te vinden, en in de tweede plaats, dat daarin iets wordt voorgesteld, waarmede ik mij in geenen deele 1 vereenigen.

Wat het eerste aangaat. Spr. had gehoopt, dat bij deze begrooting eenig meerder licht zou zijn ontvangen, dat ons voor zoover mogelijk hans zouden zijn overgelegd de rapporten van de commissie, die her- aldelijk in deze discussie is genoemd en een opgave van wat volgens Ministers van Oorlog en van Marine voor de verdediging van ons land n de zeezijde noodig is.

Bij mij is de vraag gerezen: waarom moeten wij eerst kennis nemen n de plannen, wanneer wij geroepen zullen worden om ons oordeel uit spreken over de kustversterkingen? Mij dunkt, hetgeen de Minister ons eeft voorgesteld vormt toch een deel van het geheele plan en om dat eel te kunnen beoordeelen, dienen wij het plan te kennen.

En nu, nadat ik mijn leedwezen over het onthouden van dat licht eb uitgesproken, en na mijn verklaring ten vorigen jare reeds daaruit ou blijken, dat ik den Minister niet kan volgen op den ingeslagen weg, s er nog meer dat mij daarvan terughoudt eu wel het voorstel zelf door len Minister gedaan tot den bouw van een tweede „Heemskerck".

Spr. noemt het schip een soort Manusje-van-alles: het moet voor de handhaving der neutraliteit zorgen, het wegnemen der betonning bescher- men, vijandelijke torpedojagers bestoken, buitengaats optreden, en dan moet het nog helpen bij de kustverdediging. Dit alles zal het moeten, maar hoe het kunnen doen?

Verder vind ik in 3°., dat het zal moeten helpen wanneer de kust- verdediging niet geheel in orde zou zijn. Dit lijkt mij heel vreemd. Ik zou zeggen, dat die kustverdediging altijd in orde moet, en gemakkelijk in orde te houden zal zijn.

In 4°. vind ik, dat de „Heemskerck" ook buitengaats zal moeten gaan. Och arme, Mijnheer de Voorzitter, wat moet er van dat notedopje terecht komen?

Maar er is meer. Ik meen dat, wanneer men de gelden, die hier naar mijn overtuiging onnoodig zullen worden uitgegeven, gebruikt om te zorgen dat wij ons krachtiger in Indië wapenen, dit voor ons en onze koloniën beter zal zijn.

Nu blijkt uit de Memorie van Toelichting, dat ook de Minister eigenlijk veel meer gevoelt voor het bouwen voor Indië, maar dat hij dezen wensch heeft moeten terugzetten wegens den toestand van de Oosterdoksluis.

Ik voor mij wil mij over die verbreeding niet verder uitlaten. Ik wil mij daaraan absoluut niet vastleggen, daar ik ben vóór opheffing onzer Rijkswerf als werf van aanbouw, maar dit punt, hetwelk thans niet aan de orde is, ter zijde latende, zou ik, nu de quaestie der Oosterdoksluis eerstdaags in bespreking komt, den Minister willen vragen tot het voorjaar of den zomer te wachten, om dan te komen tot den bouw van een schip voor Oost-Indië en inmiddels het voorgestelde schip te laten rusten.

Wellicht ware dan nog iets voor onze defensie te doen, door in plaats van de „Heemskerck", torpedobooten te bouwen, die de Minister ook drin- gend noodig acht.

Mij wil die Rijkswerf voorkomen te zijn een soort van werkverschaf- fing, en mijns inziens een verbazend kostbare werkverschaffing, want wat is schering en inslag bij voorstellen tot aanbouw? Wij moeten voortgaan met bouwen, anders heeft de Rijkswerf geen werk. Dat is een vicieus stelsel.

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK: Mijnheer de Voorzitter! I
den Minister dank dat hij zich de moeite heeft getroost een antwoo
geven op de Nota, welke ik bij het Voorloopig Verslag heb gevoegd.
Hij heeft daarbij op enkele kleine vergissingen in die Nota gew
Vooreerst wat betreft de noot op bladz. 1.
Inderdaad ik heb over het hoofd gezien, dat wij de onderzeesche
pedoboot reeds bezitten zouden in 1906 en deze dus niet bij het
behoort. De noot kan dus vervallen, doch mijn redeneering blijft dez
Wat betreft de quaestie van de reserve in Indië, ik heb gezegd
Minister *schijnt* die in oorlogstijd te willen gebruiken, omdat het mij
duidelijk was. De Minister geeft mij toe, dat de kolom in de bijlag
eenigszins tot onduidelijkheid aanleiding geeft. Ik dank den Minister
deze terechtwijzingen en ga over tot de Nota.
Mijn redeneering in de Nota was: gij komt met een plan van 25 j
en begint er niet aan. Daarop antwoordt de Minister op bladz. 5 der Me
van Antwoord: in de eerstvolgende jaren moeten wij kazernes bou
maar ik merk op dat dit voor 1907 niet geldt, wij bouwen nu toch
enkele kazerne en juist in 1907 gebruikt de Minister slechts 2,2 mil
terwijl volgens zijn eigen plan 3,6 millioen moest gebruikt worden; het ve
is 1,4 millioen. Mij dunkt, daar kan men een aardige kazerne voor z
Ik houd mij nu aan 's Ministers eigen cijfers, maar als men het
neemt dat altijd voor vlootbouw gegolden heeft: 4.2 millioen, dan z
nog 6 ton meer beschikbaar zijn. Ik begrijp dan ook niet hoe de Mi
de drie volgende jaren ook slechts 3 millioen wil uitgeven voor vloot
Dat is door dien kazernebouw niet te rechtvaardigen.
Ik zeide in de tweede plaats: op grond van de ons door den Mi
in de Memorie van Toelichting gegeven inlichtingen blijkt, dat 25 e
jaar als levensduur voor schepen niet als basis van uw plan mag di
Nu zegt de Minister op bladz. 4 der Memorie van Antwoord: de c
van 25 en 20 jaar of van 20 en 15 jaar zijn altijd eenigszins willek
en ook Duitschland neemt dezelfde cijfers aan.
Dat dat cijfer van 25 en 20 jaar eenigszins willekeurig is, geef i
ten minste als men daarmede wil zeggen, dat men het niet mathema
bewijzen kan. Mathematische zekerheid is er op dat punt niet te kr
maar er zijn toch enkele gegevens die de Minister niet over het
had mogen zien. Ik kan daarbij wijzen op een artikel in de „Mittheilun
van 15 October jl.
De schrijver zegt daarin, dat de waarde van een slagschip g
bepaald wordt door den ouderdom van dat schip, terwijl men kan
nemen, dat de voortgang der techniek van dien aard is, dat een
reeds eenige jaren vóór het 20 jaren bestaan heeft, geheel ten ach
en verouderd is. Hij wijst er ook op, dat een schip in de latere jare
zijn bestaan zooveel gaat kosten aan reparatie, vernieuwing van in
tingen en verandering van geschut, dat het voordeeliger is een n
schip te bouwen dan het oude langer dan 16 jaren te behouden,
minste als men het eenigszins op de hoogte van zijn tijd wil doen blij
Dit stemt overeen met hetgeen de Minister in zijn Memorie van
lichting omtrent onze eigen schepen gezegd heeft. Ik moet dus aanne
dat dit voor onze vloot even goed geldt als voor de vloot waaro
schrijver het oog heeft, en dat het beroep op het willekeurige va
cijfer niet opgaat, zoolang niet is aangetoond, dat dit bij ons niet wa
en de Minister heeft ons gezegd, dat het bij ons *wel* waar is.
Het beroep op Duitschland gaat ook niet op, want het is bekend
niet de Regeering die 25 en 20 jaren heeft gesteld, maar de Rijksdag t
het advies van de Regeering in.

De Regeering had voorgesteld 16 jaren en toen heeft de Rijksdag egd: dat kan wel 25 en 20 jaar zijn. Men kan dat vinden in de stenophische bescheiden van de verhandelingen van den Rijksdag, 7de deel, 8–1900, Anlagen.

Voor de torpedobooten, waarvoor de Minister bij ons 20 jaren wil llen, neemt men in andere landen, in Duitschland en Frankrijk, 12 jaren 1. Men kan dat vinden in het „Denkschrift zur Vorbemerkung zum Etat ottengesetz". Novelle 1906. B. I 6.

Nu gaat het toch niet aan, dat de Regeering ons voorstelt de techsche fouten, door onze naburen gemaakt, na te volgen. Want om techsche redenen wenscht de Regeering in Duitschland den levensduur van t schip lager te stellen, zooals ik gezegd heb, op 16 jaren.

Ik wees er verder in mijn Nota op, dat indien de Minister evenals jn voorgangers een levensduur van 20 en 15 jaar had aangenomen, hij iet zijn plan evenzeer zou zijn gekomen tot een jaarlijksche uitgave van $^1/_2$ millioen. Daaruit blijkt dus, dat Nederland, om een goede vloot te ebben, jaarlijks een dergelijk bedrag zou moeten betalen. Opvolgende linisters van Marine, zooals de Ministers VAN DER WIJCK en RÖELL, hebben ns dat steeds gezegd en deze Minister komt alleen tot een lager bedrag loor willekeurig aan te nemen, dat de levensduur van een schip langer s dan de ervaring leert, dat bij ons het geval is.

Mijnheer de Voorzitter! De Minister heeft ons medegedeeld, dat die schepen bij ons niet zoolang duren en dat wat wij hebben verouderd is, en nu eenmaal die mededeeling is geschied, zijn wij met het oog op onze verhouding tot het buitenland verplicht te zorgen, dat wij zoo spoedig mogelijk bruikbaar materieel hebben.

Hoe kunnen wij dat nu krijgen? Ik meen in de eerste plaats door te zorgen, dat wij een behoorlijke torpedovloot hebben. In mijn Nota wees ik er reeds op, dat wij volgens 's Ministers plan in deze veel te langzaam te werk gaan, zoodat wij in 1912 nog slechts drie kleine, twee onderzeebooten en 18 „Ophirs", waarvan de Minister er 30 noodig acht, zullen hebben. Voor Indië zijn er dan nog slechts 6 van de 18 „Ophirs" en nog geen enkele vernieler, terwijl de Minister in zijn plan niet van de onderzeesche booten voor Indië melding maakt, waarvan hij zegt, dat er daar naar zijn meening een ruim gebruik van zal worden gemaakt. Hoe de Minister dat ruime gebruik er van zal verkrijgen zonder dat hij ze in zijn plan opneemt is mij niet duidelijk. Zijne Excellentie heeft op de desbetreffende opmerking niet geantwoord, maar dat is verklaarbaar, want zij kwam in een noot in mijn Nota voor.

Het blijkt, dat ook hier de grondfout van het plan van den Minister zich wreekt, namelijk het aannemen van een te langen levensduur voor de schepen, waardoor men tot een te laag cijfer voor den jaarlijkschen aanbouw komt. Nam de Minister 4,2 millioen als jaarlijksche uitgave voor scheepsbouw aan, dan zou hij, zooals op bladz. 9 van het Voorloopig Verslag is uiteengezet, binnen enkele jaren een behoorlijke torpedovloot kunnen hebben en nog bijna twee millioen jaarlijks overhouden voor den aanbouw van groote schepen.

Hij zou dan kunnen hebben: *a.* voor de verdediging van het Rijk in Europa 20 torpedobooten type „Ophir", 3 kanonneerbooten voor de Zuiderzee, 3 kanonneerbooten voor de benedenrivieren, 4 onderzeebooten, en *b.* voor den dienst in de koloniën 6 torpedobootvernielers en 15 torpedobooten, te zamen voor $19^1/_2$ millioen, die in tien jaar zouden kunnen worden afgelost, terwijl er dan gedurende tien jaren, zooals ik reeds zei, twee millioen per jaar voor den aanbouw van groote schepen zou overblijven.

Nu lacht dat plan den Minister wel eenigszins toe, gelijk hij op blz. 6

der Memorie van Antwoord zegt, maar, doordat hij toch aan zijn ee aangenomen te laag cijfer blijft vasthouden, komt hij er niet verde en zouden wij evenzeer als nu, in 1912 voor de verdediging van he in Europa voor hetzelfde tekort aan torpedobooten staan als ik in d heb aangegeven, terwijl het tot 1914 zou duren — dus van dit oog af nog acht jaar — voordat er eenige verbetering kwam.

Nu ben ik het geheel met den Minister eens, dat wij moeten h zooals hij op bladz. 9 van de Memorie van Antwoord zegt, een zeew torpedomateriaal, gesteund door pantserschepen, zoo krachtig als wij kunnen. Maar dan moeten wij ook de torpedobooten *hebben*. Dat is de eisch. En daarnevens moeten wij ook zorgen voor kustverdediging wordt hoog tijd, Mijnheer de Voorzitter, dat eindelijk eens de Mi van Marine en Oorlog tot overeenstemmig komen op dit punt.

Spr. wil van die kustverdediging niet meer zeggen dan iedere weten, die een zeekaart koopt bij VAN KLEEF en eens gaat kijke den Helder. Hij noemt vervolgens eenige bezwaren van die stelling

En wanneer de vijand het Schulpengat op vaart, is hij op de on plaats waar ruim 8 M. water staat, slechts 7 K.M. van den Hel 3 à 4 K.M. van het fort Kijkduin. Met mijnen kunnen wij hem da schien wel beletten, maar het liggen buiten de gaten kunnen w daardoor *niet* beletten. Daarvoor hebben wij noodig kanonnen op de bij Falga en de Hors, en wij moeten torpedobooten hebben om 's de gaten uit te komen en den vijand te verdrijven.

Maar als wij nu torpedobooten moeten hebben in de gaten, dan l wij ook noodig schepen om die torpedobooten te beschermen te kleine vaartuigen van den vijand, die hij daarin kan zenden. Dat k niet doen wanneer wij goede kanonnen hebben op de westkust, ma kan hij wel doen van de oostzijde; daar is de Vlieree, waar de vija zijn schepen kan komen. Hij kan van daar met torpedovernielers en kleine sterke schepen door Inschot, Oude Vlie en Scheurrak bij van de Riepel op Texelstroom komen. Ook door andere vaarwate hij dat doen, en daar onze torpedobooten die op de reede liggen verni Om dat te beletten moeten wij sterke schepen op de reede hebben.

Wij hebben die sterke schepen ook noodig, zooals de Minist heeft gezegd om de betonning op te nemen. Nu zegt de heer JANS men niet door die groote schepen de betonning kan doen opnemen van af zoo'n groot schip doet men dat ook niet, daarvoor worden k schepen gebruikt, maar die moeten dan toch door groote besc zijn, want anders zijn ze al heel gauw weg als de vijand er ma tegen onderneemt. Waarschijnlijk zullen wij dat doen met torpedo en andere kleine vaartuigen; ik meen, dat men dat misschien o doen zal door de kettingen van de tonnen eenvoudig met dynan laten springen, die men er bij dreigend oorlogsgevaar vooruit a kunnen bevestigen, waardoor de tonnen gaan drijven zoodat me meer kan zien, hoe het vaarwater is betond geweest. Dat is dunkt van de beste wijzen, die men zou kunnen toepassen, waarvoor kleine schepen noodig zijn, tenzij men het zoo kan inrichten d electrisch van den wal uit kan geschieden.

Nu moeten wij verder sterke schepen hebben om een landing letten. Van alle kanten wordt gezegd, dat wij dit niet kunne letten, omdat wij niet uit de gaten kunnen komen, want anders de vijand ons dadelijk weg. In het boek van den luitenant ter z 1ste klasse H. E. baron VAN ASBECK „Beschouwingen naar aanleidi den Japansch-Russischen oorlog" wordt op bladz. 41 het feit verme de Amerikaansche transportvloot sterk 35 schepen begeleid door 14 o

epen, 5 dagen in Tampa werd aangehouden alleen op het bericht dat enkele Spaansche kruiser 's nachts in het Nicolas Channel op de rdkust van Cuba lag, terwijl een enkele Spaansche torpedovernieler, die St. Juan de Portorico lag, speciaal werd bewaakt gedurende het overeren der vloot. Hieruit blijkt dus, dat een klein schip alleen door zijn nwezigheid een landing kan beletten of althans zeer bemoeilijken. Het dan toch voor den vijand gevaarlijk om met onbeschermde schepen op kust te komen.

Wanneer wij met onze schepen komen om de landing tegen te gaan, het wel mogelijk, dat die in den grond worden geboord, maar inmiddels llen wij ook wel van de onbeschermde schepen van den vijand in den ond geboord hebben. Wanneer wij echter die schepen niet hebben, dan hoeft de vijand ook heelemaal niet te komen met beschermd materieel; an kan hij wel komen met koopvaardijschepen, misschien met een paar chte stukken bewapend.

Dat is de reden, waarom wij, zoowel om op de reede onze torpedovloot e beschermen, als ook om buitengaats invloed uit te oefenen op datgene vat de vijand kan doen, zoo sterk mogelijke schepen moeten hebben.

Nu zegt de heer VAN GIJN: een groote Mogendheid zal niet met minlerwaardig materieel komen. Neen zeker niet, als wij meerderwaardig materieel hebben, maar anders wel!

De heer HUGENHOLTZ: Welk voordeel zit daarin?

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK: Welk voordeel zit daarin, zegt de heer HUGENHOLTZ. Er zit dit voordeel in, dat wij daardoor den vijand noodzaken, om meer kracht tegen ons te concentreeren. De heer HUGENHOLTZ lacht daarom, omdat hij zich voorstelt, dat wij alleen tegenover den vijand zullen staan. Maar wij zullen niet alleen tegenover den vijand staan. Wij zullen in den oorlog worden gesleept door anderen, en deze zijn dan waarschijnlijk al aan het vechten. Dan zit in datgene, wat van onze zijde geschiedt, voor een der partijen — namelijk die welke aan onze zijde staat — dit voordeel, dat de andere partij zwaarder materieel moet gebruiken tegen ons, en dan kan deze laatste tegen de aan onze zijde staande partij dus niet de meerdere kracht aanwenden, welke tegen ons wordt gebruikt.

Nu zegt de heer VAN GIJN: het zal moreel zoo slecht werken, als een schip van ons naar den kelder gaat! Maar zal het dan moreel goed werken als wij geen schepen hebben, als wij weten dat de vijand maar eenvoudig behoeft te komen met een ongewapend schip? Zal dat ons moreel verhoogen?

De heer VAN GIJN: Daarvoor wil ik juist forten hebben.

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK: Die hebben wij ook niet in voldoende mate! Daarom heb ik er juist straks op aangedrongen, dat wij die moeten hebben, en doe ik het bij deze nogmaals. Ik ben begonnen met te zeggen, dat ik het juist zeer noodig acht, dat onze Ministers van Oorlog en van Marine met elkander over de kustverdediging tot overeenstemming komen, omdat er forten gebouwd moeten worden. Maar, als wij die door mij gewenschte forten hadden, dan hadden wij ze aan den westkant; aan den oostkant echter kan men ze niet hebben. Daar vinden we de wijde zee, die echter niet diep is. Op enkele plaatsen is het er zelfs geheel droog. Er zijn daar vaarwaters doorheen, welke in vredestijd betond zijn, doch waar men in oorlogstijd de tonnen natuurlijk wegneemt. Evenwel kan er dan toch nog wel worden gevaren; ik heb meermalen gezien dat men lange stokken bezigt, om door zulk een onbetond vaarwater te komen.

De heer VAN GIJN: Moet dan de „Heemskerck" ook daarheen?

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK: De „Heemskerck" mo in de buurt op de reede blijven, om te zorgen, dat de vijandelijke s daar niet komen; onze torpedobooten moeten daar op de reede een ligplaats vinden. Als de reede niet veilig is, omdat de vijand er kan, dan is het voor onze booten geen reede meer. Of de vijand den eenen kant of van den anderen kant in komt om alles k schieten, is voor onze booten hetzelfde.

Mijnheer de Voorzitter! Ik heb in mijn Nota ook gesproken o personeel, en wel in de voornaamste plaats over dat van den stoon dienst; ik meende, dat de door den Minister voorgestelde reorganisa leiden tot ontevredenheid onder dat personeel en ik meen dat nog.

Nu heeft de Minister echter gezegd, dat hij niet van plan w daarop door te gaan, maar dat hij dat bij de volgende begrooting za

Natuurlijk ontlast mij dit van de verplichting te spreken over h dienaangaande in mijn Nota voorkomt. Maar ik wilde toch eens s over de wijze waarop de Minister deze zaak heeft aanhangig ge Dat voorstel wordt zoo gedaan, dat het een verbazende moeite achter te komen wat de Minister eigenlijk bedoelt.

Op bladz. 13 van de Memorie van Toelichting zegt de Minist hij een nieuwe formatie van het personeel van den stoomvaar *voorstelt*; er staat toch: „Wat het personeel van den stoomvaar betreft, toont de voorgestelde formatie groot verschil met de tegenwoo Hij spreekt er van dat aan de vereischte sterkte 126 officieren-ma te kort komen, en dat het personeel der onderofficieren-stoker no merkelijk uit te breiden is alvorens de vereischte sterkte bereikt z Als men wel eens gehoord heeft van dat personeel van den stoon dienst, dan weet men dat er altijd een tekort was,

Wanneer men dus hoort, dat aan de vereischte sterkte 126 offi machinist te kort komen en niet weet hoe groot het actief is, d men niet terstond begrijpen, dat hier bedoeld wordt een tekort, d bestond, doch geschapen wordt door de voorgestelde formatie, t daar hier bijlage III heel niet bijgenoemd wordt. In die bijlage toch men wat de Minister eigenlijk wil en ziet daar dat de Minister het denkt te organiseeren, zooals ik dat in mijn Nota heb uiteengez terwijl men aan het werk is, komt er een verbeterblad, dat vele der van dien staat verandert en is ingericht alsof het er om te doen w in het werk te belemmeren. Wij hebben hier in bijlage III van de M van Toelichting een buitengewoon onhandelbaar stuk.

Spr. knoopt hieraan vast eene critiek over de wijze, waarop he v. Mar. veelal iets ter kennis van de Kamer brengt, het heeft den alsof getracht wordt haar juist niet op de hoogte te brengen. De g heid ten opzichte van de werfadministratie wijst ook daarop.

Nu iets over het personeel. Ik zeide in mijn Nota: de Minister op 30 officieren minder, hij verzwakt daardoor echter de vloot, w die vermindering moet voorzien worden door mindere krachten te g ken. Men zal luitenants ter zee moeten vervangen door adelborste klasse in vredestijd en deze door adelborsten 2de klasse in oorlogst

Spr. verduidelijkt dit door opgaven uit de bemanningslijsten.

Ik begrijp ook niet, dat de Minister op bladz. 10 zegt, dat h zijn bedoeling is dat bijlage III beschouwd wordt als grondslag v formatie.

Als men ons een staat geeft waarop staat al het personeel d boord is, en ook aan den wal, zoowel in vredes- als oorlogstijd,

›rd al het personeel dat er bij de marine is, zelfs de rangen die afge·aft worden, zooals bijv. de machinisten, en dit is dan geen grondslag ı de formatie, dan begrijp ik niet wat wel die grondslag moet zijn. ıar kan men dan die formatie vinden?

Na dit verder besproken te hebben gaat spr. over tot beschouwing n de opleiding van jongens tot matroos en stelt zich voor gunstiger sultaten te kunnen verkrijgen:

Op het oogenblik teekenen zij voor vijf jaar, krijgen f 8 handgeld voor (jaar en ontvangen verder het gewone traktement. Dan worden zij oefend in alles wat zij voor den dienst noodig hebben gedurende een aand of 8. Op die manier krijgt men, naar ik gehoord heb, goede jonge atrozen, die beter schijnen te zijn dan het gros, dat men op de andere anier krijgt.

Thans worden die jongens aangenomen op hun 16de jaar; dit sluit n bij de andere opleiding, waar ze tot 16 jaar worden aangenomen. ier is de aanneming van 16–18 jaar en van 18–34 jaar bij de mariniers.

Waarom zou men die jongens niet aannemen tot hun 21ste jaar? Zij innen dan als lichtmatroos beginnen en spoedig bevorderd worden tot atroos 3de of 2de klasse, als ze geschikt blijken. Geeft men hun dan n aanneemgeld van eenige honderden guldens – ik meen dat de anderen . m. f 1100 aan het land kosten, terwijl die acht jaar dienen; dus men n dit wel evenredig berekenen –, men zou ze dan f 10 of f 20 hand·eld, liefst op een spaarbankboekje, kunnen geven, en de rest bij ontslag t den dienst, zoo dit ten minste niet gevraagd wordt wegens tegenzin ı den dienst of gemis van militaire eigenschappen of welke andere reden n ontslag te vragen zij later nog mogen uitvinden, en zoo zij ook niet egens wangedrag zijn weggejaagd, dan zal men m. i. betere resultaten rijgen.

Ook zal men op den duur moeten afzien van den eisch, dat de ma·ozen het volledig driemanstuig kennen.

Spreker licht dit nader toe.

Nu wil ik nog een woord spreken over de werven. Op bladz. 14 van et Voorloopig Verslag lezen wij, dat er leden waren die de opheffing der erven ter sprake brachten; dat kan niet zoo bedoeld zijn. Een werf is iet alleen een werf van aanbouw, maar ook een arsenaal, een ligplaats n schepen en een bergplaats van den inventaris van die schepen. edoeld moet dus zijn de werf van aanbouw te Amsterdam.

In 1883 is bij Koninklijk besluit van 19 Juli een commissie benoemd m te rapporteeren over de werven en in October van dat jaar bracht zij pport uit omtrent de wenschelijkheid van behoud van de werf van aan·ouw te Amsterdam. De conclusie was, dat de werf van aanbouw moest orden behouden op grond daarvan, dat in oorlogstijd herstellingen goed n vlug moeten worden uitgevoerd, zoodat men een staf van bekwame ıgenieurs en een aantal werklieden voor reparatiën moest hebben. Als ıen zelf niet bouwde, was men er niet zeker van dat men die ingenieurs n die werklieden beschikbaar zou hebben als het noodig was, aangezien eze moesten kunnen bouwen om te kunnen repareeren. Aan particulieren on men het werk niet toevertrouwen, omdat men het veelal moeilijk kon ımen en omdat zij het werk van de Marine altijd zullen beschouwen als ecundair en als werk dat toch in hun handen komt, zoodat zij niet veel aast behoeven te maken.

Sedert die commissie verslag heeft uitgebracht is de toestand echter elangrijk gewijzigd. Had men toen schepen, bestaande uit een romp met n vrij eenvoudige groote machine en misschien nog een enkele hulp·achine, thans bouwt men schepen, bestaande uit een samenstel van

machines, omsloten door een romp. Een schip van toen staat to schip van thans ongeveer als een koffiemolen tot een horloge. Als d geval is bij de groote schepen, bij de torpedobooten is het zoozee geval, dat de romp heelemaal bijzaak is, en torpedobooten zijn er t meer dan schepen.

Onze werf is gebleven wat zij in 1883 was, zij bouwt de rom de machines bouwt zij niet. Zij kan ze ook niet repareeren, en vo torpedobooten heeft men er dus zoo goed als niets aan. De tegenwoo machines bestaan voor een groot deel uit gietstaal en om dat te m heeft men inrichtingen noodig, die wij op onze werf onmogelijk zo kunnen maken. Het wordt alleen door enkele specialiteiten gelever oorlogstijd is een defect aan de machines het eerste waar me rekenen moet.

De romp komt eerst bij een gevecht in gevaar; de machines echter reeds in gevaar als men slecht vaart.

Nu zou ik willen vragen of de werf van aanbouw, als zij machines bouwt, haar reden van bestaan nog behouden heeft. Moete haar opheffen of is het noodig en mogelijk haar zoo te reorganiseere zij ook machines kan repareeren. Dit is geen zaak om in een redevo in deze Kamer tot oplossing te brengen. Ik zie daarvan dan ook af.

Maar ik zou willen, dat de zaak nog eens door een commissie onderzocht. Komt zij dan tot de conclusie, dat de werf moet beho blijven, dan zal ik mij daarbij natuurlijk gaarne neerleggen.

Eindelijk nog een enkel woord over het Koninklijk besluit van 4 1897 („Staatsblad" n°. 163).

Toen ik daarover sprak bij de Indische begrooting, antwoord Minister van Marine mij, dat er maar 5 schepen naar Indië zijn gezo omdat er voor een 6de geen bemanning was.

Ik heb toen gezegd, dat ik mij daarbij neerlegde, wanneer di vermijdelijk was.

Maar is dit niet het geval, dan vind ik het verkeerd, dat de Mini van Koloniën en Marine vaststellen, dat zij het Koninklijk besluit zullen uitvoeren.

De Minister van Marine zegt, dat hij een groot schip, een der „Holla naar de West heeft gezonden, maar dan is het toch ook voor een 's Ministers eigen schuld, dat hij te weinig personeel heeft, want bemanning der „Hollands" is meer personeel noodig dan voor de „K naers", die door 's Ministers voorganger naar de West zijn gezonden.

Ik geloof dus, dat de Minister het zelf, althans ten deele, in ha heeft te zorgen, dat hij meer personeel beschikbaar heeft.

De heer THOMSON: Mijnheer de Voorzitter! Na de opmerkingen ik verleden jaar gemaakt heb, kan ik vrij beknopt mijn meening ze over de inzichten van den Minister van Marine, die uit het overgel vlootprogram spreken.

Heb ik toen de veronderstelling gewaagd op grond van de le uit den laatsten zeeoorlog, dat de zwaarste kalibers van vuurmo de waarde van een vloot bepalen, ik geloof dat de berichten w sedert van alle zijden tot ons kwamen, de juistheid dezer zienswijs der hebben bevestigd. Wel is waar wordt nog door vakmannen ge twist over meerdere bijzonderheden, doch van „zoogenaamde" lessen w al niet meer gesproken; over de groote beginselen is men het wel eens geworden. En wat meer zegt: alle de Zeemogendheden, sedert de gevechten in Oost-Azië tot reconstructie hunner vloten c gingen, huldigen denzelfden stelregel: zoo zwaar mogelijk geschut;

mogelijk pantser, zoo ruim mogelijk tonneninhoud, dus zoo groot elijk pantserschip.

Spreker geeft vervolgens een overzicht van den aanbouw bij de ver- llende mogendheden, waaruit blijkt, hoe ze nagenoeg allen schepen stapel zetten van 21 000 à 18 000 ton, bewapend met geschut van ar kaliber.

Mijnheer de Voorzitter! Ik heb gemeend deze enkele bijzonderheden ler de aandacht van mijne geachte medeleden te moeten brengen, die gelijk niet in de gelegenheid zijn geweest om de ontwikkeling der schillende oorlogsvloten uit de tijdschriften te volgen. Ik deed dit, dat die opgaven mijns inziens duidelijk spreken. Men kan er over belen, wat Tsoesjima ons geleerd heeft, men kan debatten voeren over n meest waarschijnlijken gevechtsafstand e. d., maar hier is nu een t: en wel dit dat alle Zeemogendheden — naast hun torpedowezen tuurlijk — in hoofdzaak slechts waarde toekennen aan het groote zwaar wapende slagschip; zooals Lauboeuf het uitdrukt: dat de 5000-tons artuigen type „Heemskerck" der kleine marines tegenover de pantser- hepen der groote zijn „parfaitement inutiles et inefficaces".

En dat is voor ons genoeg.

Dat is genoeg om te beslissen, wat we doen moeten.

Van tweeën een, òf we schaffen ons ook gevechtswaardige oorlogs- chepen aan, òf we blijven maar liever thuis.

Interessant is het, wat de „Internationale Revue", het tijdschrift dat loor de heele wereld in vakkringen gelezen wordt, over onze marine zegt.

Spr. citeert het vernietigend oordeel over onze marine in het April- nummer van dit tijdschrift. Noemt daarna ongevallen op van onze scheeps- macht in Indië tijdens den Russisch-Japanschen oorlog. Zegt hoe gering het aantal stukken geschut der Marine is, dat in aanmerking zou komen voor den slag, dit in verband met het bedrag der uitgaven.

Of ik nu aan het type-„Heemskerck", van ± 5000 ton, aan een eska- dertje van die schepen, zooals in het bouwplan besloten, *alle* waarde ont- zeggen zou? Natuurlijk niet. Doch wel heb ik de overtuiging, dat de voor- deelen, die wij bij de verdediging van ons Rijk in Europa van dergelijke vaartuigen kunnen trekken, gelet op de samenstelling der eskaders van ons omringende Rijken, al te twijfelachtig zijn en geenszins in verhouding tot het bedrag dat wij voor ons weerwezen beschikbaar hebben. Zeker, het is inderdaad mogelijk, dat we met dergelijke vaartuigen in komende oorlogsomstandigheden wel iets zouden kunnen doen; het is mogelijk dat, zoo wij partij worden, een vijand minder qualiteit schepen tegen onze kust bestemt dan zoo wij over een pantservlootje beschikken, ofschoon het toch onaannemelijk is, dat wij niet in partij zijn *met* een Zeemogend- heid. Het is niet absoluut uitgesloten, dat wij met zulke pantserscheepjes een blokkade misschien een paar dagen konden vertragen; het is echter evenzeer mogelijk dat wij juist door zoo'n zoogenaamd buitengaats optre- dend vlootje, door een poging tot neutraliteitshandhaving, in een oorlog werden gewikkeld. Evenzeer mogelijk en zeer waarschijnlijk zelfs, dat onze mannen op zulke minderwaardige bodems al heel spoedig — misschien roemruchtig — doch zonder nut ten onder gaan, wat ons weervermogen dadelijk gevoelig schokken zal. Voor den aanval, in het algemeen, gevoel ik veel, maar niets voor een poepoetan tegen repeteergeweren. Grootsch zonder heil. Daarenboven, schenkt niet juist ons torpedowezen de moge- lijkheid om ons offensief vermogen te toonen, in een strijd die goeden uitslag belooft? En dat torpedowezen verzwakt men moedwillig door het voortdurend gehink op twee gedachten.

Zeer verklaarbaar trouwens.

Het staat voor mij boven twijfel, dat we nooit zullen bereiken behoorlijk stelsel van landsverdediging met behoorlijke voorbereiding toe, zoolang het een loven en bieden blijft tusschen twee partijen. E lijk is het niet eens dat. Het blijft veeleer een optelsom van de eis die Oorlog en Marine stellen waar het op de verdediging der kusten komt. Het schijnt op dit oogenblik zoowat samenwerking te zijn, da zeggen, men marchandeert over het geschut dat de eene partij niet gebruiken kan en over het laten varen van pantserkanonniers. Zoola kustverdediging niet in één hand is, zoolang we voor Nederland niet Departement van Landsverdediging hebben, zal het ontbreken van heid, zal men er ook niet toe komen om onnoodig geliefhebber met serschepen gedaan te geven en zal ook de heer VAN GIJN zijn zee rechtvaardigde bedenkingen blijven uitspreken.

Ik kom zoo nog even op het Departement van Landsverdediging t doch allereerst wil ik dit zeggen, dat ik voor Nederland niet wil n werken met het voort verheffen der halfslachtigheid tot systeem. flinke torpedovloot, die zich kan doen eerbiedigen naast versper en mijnwezen en daarnaast voor zooveel noodig liefst mobiel geschut den wal, op dàt beginsel ruste de verdediging van onze kust. Het is merkwaardig, dat, terwijl een pantserschip van 5000 ton wat ges kaliber en pantserdikte aangaat geheel minderwaardig is aan het „D nought"-type, daarentegen door enkele zware houwitsers in onze du zoo'n zelfde zeekasteel buiten gevecht kan worden gesteld. Ik heb verleden jaar ook reeds op gedoeld. Nu komt in de laatst versch aflevering der „Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und G wesens" een artikel voor, waaruit blijkt, dat de 28 c.M. kusthouw L/12 op een afstand van 11200 M. nog een horizontaal pantserdek 9,7 c.M. doorboort, terwijl op $11^1/_2$ K.M. 50 pct. treffers kwamen op rechthoek van 17,7 bij 5,9 M.

De oude waarheid reeds door Napoleon uitgesproken: „un cano terre vaut cent canons sur mer" mochten zij die hun minderwaardi schut bij voorkeur op een drijvend oppervlak willen opstellen, zich eens in het geheugen roepen.

Wat de samenbrenging van het geheel der landsverdediging o één Departement betreft, lezen wij op bladz. 4 van de Memorie van woord, dat, wijl op dit oogenblik de samenwerking goed wordt genoem instelling van één Departement van Landsverdediging niet noodig wezen; en verder dat wegens de uitgebreide taak der zeemacht in koloniën de maatregel onuitvoerbaar zou blijken.

De waarde van deze argumentatie ontgaat mij.

Meent men dan, dat in Indië geen innige samenwerking tuss land- en zeemacht moet bestaan? En dat de Minister van Marine hi den Haag de aangewezen man zou wezen om de uitgebreide taak i koloniën te regelen? Toch immers neen. Zoowel als de verdediging Nederland en de voorbereiding daartoe *moet* rusten in één hand, komen voor één verantwoordelijkheid, zoowel moet dat in Indië óók geval zijn. Op deze wijze kan de toestand onmogelijk zoo wezen als behoort te zijn. Dat proeft men ook uit de stukken; dat is gebleke afdeeling IX der Indische begrooting en dat blijkt nu weer uit de Mem van Antwoord. Op bladz. 7 zegt de Minister:

„Ten aanzien der vraag, of de Gouverneur-Generaal van Nederland Indië over de plannen van ondergeteekende met betrekking tot de in ting der zeemacht in die gewesten is gehoord en hoe de Landvoogd die plannen denkt, zij vooropgesteld, dat de plannen van den Minister Marine voor de samenstelling van en den aanbouw voor de vloot, me

van het gedeelte voor de verdediging van de koloniën bestemd, ns in de Memorie van Toelichting bij het VIde hoofdstuk der Staats- oting te worden uiteengezet, uit den aard der zaak in den raad van ters zijn ter sprake gebracht; hieromtrent de noodige overeenstem- verkregen zijnde, kan er geen aanleiding worden gevonden tot deeling in bijzonderheden omtrent de wijze waarop die overeenstem- werd tot stand gebracht."

Die passus is door zijn onduidelijkheid duidelijk genoeg. Ik lees er de Gouverneur Generaal had over de verdediging van Nederlandsch- een ander oordeel, hij wilde misschien niets weten van die 7000- schepen, maar na heel veel barensweeën is dan toch een plan gebo- waarbij eigenlijk hier in den Haag wordt vastgesteld hoe de verdedi- van Indië ter zee zal geschieden, althans de uitgangspunten daarvan. Dat acht ik niet juist.

Een vlootplan voor de verdediging ter zee van Indië moet evengoed dat voor de moederlandsverdediging rekening houden met het alge- en verdedigingsstelsel dat daar wordt aanvaard, en het moet daarin komen passen. Of dat zoo is, kan ik voor mijn persoon thans niet be- tigend beantwoorden, ik heb daarvoor geen gegevens, alleen deze, dat tusschen de regels der Memorie van Antwoord lees, dat de Gouverneur- neraal het met den Minister van Marine niet eens is. Ik geloof dus, het onjuist ware, indien men zich thans over het vlootprogram voor lië uitsprak. Er is ook niet zooveel haast bij; laat men toch voor de rdediging van het moederland het denkbeeld pantserschepen los, dan is voor Indië op dit oogenblik een eskader, groot genoeg om niet dade- ke aanvulling met nieuwe zoogenaamde slagschepen noodzakelijk te doen n. Er is dan voldoende tijd van overleg om ook voor Indië een be- oorlijk eenheidsstelsel te overwegen. Immers, het spreekt vanzelf, dat — dien de kustverdediging van Nederland op andere leest geschoeid wordt torpedo- en mijnverdediging, het vraagstuk van de organisatie der arine in haar geheel, materieel zoowel als personeel behoort te worden verzien.

Nu is op dit oogenblik reeds een Staatscommissie voor de Indische eemacht werkzaam; de opdracht voor die commissie, waarvan de afge- reden Gouverneur-Generaal voorzitter is, is wel is waar vrij duister; loch ik acht het zeer wel mogelijk dat zij, waar de grenzen zoo vaag zijn, zoowel op het gebied van personeel als materieel, belangrijke be- schouwingen ten beste zal kunnen geven, en de resultaten daarvan waren in elk geval af te wachten.

Op dit oogenblik vraag ik mij af, of ook voor Indië een torpedover- dediging als voor het moederland mogelijk zal wezen en goedkooper dan het medebezit van een eskader; en of in de naaste toekomst in de Indische wateren hetzelfde normaal-type pantserschepen te wachten is als hetwelk deel uitmaakt van de eskaders in Europeesche wateren. Ik vrees van wel, immers het vlootprogram van Japan zal Frankrijk, Amerika en Engeland wel moeten dwingen tot het bezit in Azië van „Dreadnought"-eskaders, zooals vóór den Russisch-Japanschen oorlog in de Nederlandsch-Indische wateren nooit verwacht zouden zijn. En dan moet verder bij een inkrim- ping van de Nederlandsche zeemacht de vraag naar de mogelijkheid van een aparte Indische marine, of wel van langer tropenverblijf met gezins- huisvesting aan den wal, de vermeerderde inlijving van inlanderspерso- neel, enz. aan de orde komen.

Ook de uitgestrektheid van onze bezittingen is wel genoemd als be- staansreden van een eskader, dat allereerst op kondschap gaat en verder in staat zij om een vijand te verjagen die zich op een of ander eiland

buiten Java had vastgezet. Dat verjagen steunt natuurlijk op den g slag van gelijkwaardige schepen, en wat den kondschapsdienst betref loof ik, dat wij een krachtig hulpmiddel bij onze verdediging kunnen ben in een eigen radio-telegraafnet. Dit is al vast iets, dat we — acht welke ook het verdedigingstelsel van Indië moge worden — in belang der verdediging spoedig ons zouden dienen te verzekeren. H eenvoudig verbazingwekkend welk nut in den Russisch-Japanschen o van de radio-telegraphie is getrokken.

Zoo leest men o. m. in het „Organ der militärwissenschaftl Vereins" van dit jaar (bladz. 107): „Den grössten Nutzen aus der d losen Telegraphie haben offenbar die Japaner gezogen, indem bei Ausfällen der russischen Schiffe aus Port Arthur am 13 April und 23 v. J. das Gros der japanischen Flotte durch Funkentelegraphie herb rufen und hiedurch die Absicht der Russen vereitelt wurde. Ebenso w die japanische Flotte vor der grossen Seeschlacht bei Tuschima d drahtlose Telegraphie rechtzeitig von dem Herannahen des russi Geschwaders in Kenntnis gesetzt."

En verder: „Uebrigens hatten auch die Japaner nicht nur au Kriegsschiffen Stationen für drahtlose Telegraphie, sondern haben sie Landstationen in Japan und auf mehreren Inseln errichtet, deren Le gen die Tätigkeit der japanischen Flotte wesentlich unterstützten."

In denzelfden geest uiten zich de vele schrijvers die van dit pun studie gemaakt hebben. Ik geloof dan ook, dat het nut van een r telegraafnet bij de verdediging van een uitgebreid eilandenrijk als Indië wel door niemand betwijfeld zal worden en het gevaar tevens, neer het personeel geen Staatsambtenaren zouden zijn. Waar ook in laatsten oorlog vooral door Japan de merkwaardigste voorbeelden zij geven van een uitnemend ingericht spionagewezen, mag men het g aan een radio-telegraafnet verbonden, dat in particuliere handen is, w niet te gering aanslaan.

Ik meen dus dat — uit een oogpunt van verdediging — reeds Staatsexploitatie van een volledig radio-telegraafnet over den heele chipel in hooge mate ware toe te juichen.

Mijn slotsom ten opzichte van den vlootbouw is dus deze, da zelfs voor Nederland breken met een pantservloot, de kustverdedigin haar geheel onder te brengen bij één Departement van landsverdedi

En met die beslissing tot grondslag te regelen de maritieme verded — en dus organisatie van personeel en materieel — in onze bezitti

Ik behoef in verband hiermede niet toe te lichten waarom mijn zich bevindt onder het amendement betreffende het pantserschip. ik wil er bijvoegen, dat, had de Minister hetzelfde bedrag aangew voor werkelijke verdedigingsbehoeften, ik aan die plannen mijn stem zou onthouden hebben.

Thans nog een vraag en enkele opmerkingen in zake personeel.

De vraag is deze:

Wat is de reden, dat — terwijl de werving bezwaarlijk is Minister blijkens Koninklijk besluit van 12 November j.l. slechts 400 voor de zeemilitie bestemt, terwijl dat getal in vorige jaren meer honderd grooter was, verleden jaar b.v. 522?

Mijn opmerkingen gelden de reorganisatie van het korps mar en de zaak—PESCHKE.

Het korps mariniers. De Minister geeft zijn voornemen te ke om, na de goedkeuring der Marinebegrooting door de Eerste Kamer afzonderlijk wetsontwerp aanhangig te maken tot wijziging der begro met het oog op een gewijzigde regeling voor het korps mariniers.

ie mededeeling heeft mij getroffen. We hadden nu toch wel het te mogen verwachten, dat de lotsverbetering, waarvan de urgentie n de Kamer *algemeen* werd erkend, niet nog weer eens in de toe- t zou worden verschoven. Een dergelijke verbetering ware toch rs na het gebeurde in deze begrooting op haar plaats geweest; wat den Minister tot deze zonderlinge gedragslijn bewogen? Ik acht deze er van doen geen goed beleid, en ik meen, dat trouwens de teekenen van zich niet onduidelijk hebben getoond.

Dat de Minister nu althans duidelijk te kennen geeft dat geleidelijke ffing van het korps in zijn bedoeling ligt, acht ik een bescheiden ede voorwaarts. Tevens hebben we nu de verklaring, waarom de ster een grooter personeel noodig meent dan ik, zelfs met het be- nde materieel: Zijn Excellentie acht diensten aan den wal voor de *eding* noodig.

Op blz. 203 zeide de Minister, weerleggende de bewering dat voor het soneel in het algemeen niet noodig is oefening in infanterie-excercitie, navolgende:

„Ik acht dit een argument van zeer veel beteekenis, maar voor mij is het n argument. Ik zou ten sterkste afraden, het marinepersoneel in het alge- en minder dan tot dusver te doen besteden aan de oefening als infanterist, arvan wellicht het nut in den hedendaagschen zeestrijd niet direct is te wijzen, maar dat in elk geval van groote opvoedende kracht is."

Die denkbeelden vinden thans voet in de in uitzicht gestelde *infan- ieschool der Koninklijke Marine, tevens opleidingsschool voor tamboers en ipers* te Rotterdam.

Voor een dergelijk pogen wensch ik reeds thans den Minister te aarschuwen: het zijn de oude afgedane tucht-opvattingen, de tucht van t gesloten exerceeren, de vrees- en dwangtucht, leidende tot schijnge- oorzaamheid. Als toch in het optreden van het marinepersoneel geen fanteriebekwaamheid meer past — althans niet in den zin van „het xcerceeren" — dan hechte men toch ook aan dat onnutte niet de opvoe- ende beteekenis, welke blijkbaar door den Minister daaraan wordt toege- chreven. Die gehoorzaamheid, met dat starre beweeg verkregen, is niets an een automatisme, een kadavergehoorzaamheid. En die duurt niet lan- ger dan het toezicht. Werden — zou ik willen vragen — dan de mari- niers in Hellevoetslnis niet „opgevoed" door exerceeren?

Waartoe leidde die opvoeding? In „Het Anker" lees ik onder het hoofd „De ontevredenheid bij de mariniers" het volgende:

„Wij ontvingen onderstaande motie:

De huishoudelijke vergadering van de afdeeling Hellevoetsluis van den Algemeenen Mariniersbond, gehouden op den 19den November 1906;

bekend met het feit, dat door den Minister van Marine de gelden be stemd voor het korps mariniers, op de Marinebegrooting heeft afgehaald en daardoor de aan de mariniers beloofde lotsverbetering te niet deed;

gehoord hebbende de besprekingen dienaangaande en ook, dat men in de kazernes de daar gehuisveste mariniers voorziet van een frontplaat op 's mans kosten, waardoor de gisting onder hen eerder verhoogd wordt dan afneemt;

keurt ten sterkste deze handelwijze der betrokken autoriteiten af en dringt bij de Volksvertegenwoordiging er op aan, dat zij de gelden be- stemd voor de lotsverbetering van het korps mariniers, weder op de be- grooting plaatse;

besluit, dat deze motie bekend worde gemaakt aan het hoofdbestuur en gepubliceerd in de bladen;

en gaat over tot de orde van den dag."

De redactie zegt: de aanneming van deze motie is, hoewel ze te verklaren, geen verstandige daad.

Zij is in elk geval zeer teekenend; voor mij een bewijs te m in een korps zonder bestaansreden — ondanks het „opgevoed" word infanterie handgrepen en rechtsomkeert-marsch — geen goede ge wonen. Men verhooge nu de bezoldiging — wat ik dringend noodi straks zal eenzelfde ontevredenheid zich weer uiten. Hier is slec remedie: opheffing van het overbodige. En liefst niet al te geleidel

Ten slotte het *geval*-PESCHKE.

Spr. zegt o. a.: Doch gesteld al, dat iemand hier meer gegev dan waarop hij rechtens aanspraak had — hetgeen dan onjuist ware —, mag dat ooit een verantwoording zijn om een ander zijn lijke aanspraken te onthouden?

Opzettelijk wordt geweigerd een imperatief wettelijk voorsch te passen.

Gesteld al dat 's Ministers beleid als vloothervormer mij zou bevredigen, dan nog zou ik mij ten ernstigste moeten beraden — mij verplicht dit hier te verklaren — of ik iemand, die van zu vattingen blijk geeft, mijn vertrouwen kan schenken. En mocht in het debat — wat ik nauwelijks denken kan — geen nieuw lic deze zaak opgaan, dan zal ik overwegen of het niet noodig is ov houding van den Minister een uitspraak der Kamer uit te lokke

De heer HUGENHOLTZ: Mijnheer de Voorzitter! Bij de beoordeel het beleid van dezen Minister van Marine wensch ik in hoofdzaak 3 te bespreken. Vooreerst of het vlootplan dat hij ons heeft voorgele financieele zijde bekeken, aannemelijk kan worden geacht. In de plaats of wij voor het geld, dat wij daarvoor zullen moeten bested derdaad bruikbare waar zullen krijgen, en ten slotte, of er voldoend borgen aanwezig zijn, dat wij op die toekomstige vloot ook de manschappen zullen kunnen krijgen.

Wat betreft het eerste punt, de financieele zijde van dit vl van den aanvang is het mij opgevallen hoe zonderling het is, Minister, die zitting heeft in dit concentratie-Kabinet van de link in geen enkel opzicht rekening gehouden heeft met de leus di verkiezingen van 1905 algemeen is aangeheven, nl. de bezuiniging

Dat is bij Oorlog tot op zekere hoogte geschied, althans me kunnen zien, dat de Minister van Oorlog daarvoor niet ongevoeli bleven, maar de Minister van Marine schijnt gemeend te hebben, aan zijn Departement geen onnoodige uitgaven worden gedaan, da niet behoeft te worden bezuinigd.

Hij komt in 2 achtereenvolgende jaren met een begrooting hooger is dan de vorige, en bij deze begrooting draagt hij ons ee plan voor waarbij in den letterlijken zin met millioenen wordt ge Men zou dat vlootplan financieel kunnen noemen een soort van mill rede, waarbij, helaas, de post „ontvangsten" totaal afwezig is. f 84 wordt ons hier voor gerekend als de uitgaven voor nieuwen aanb de volgende 25 jaren.

De Minister zegt in de Memorie van Antwoord, dat het Kabi mogeen met hem in deze zaak is. Indien dit zoo is, dan treft mijn het Kabinet in zijn geheel en niet alleen dezen Minister van Mari

Nu doet zich hetzelfde vreemde verschijnsel voor als wij v jaar hebben gezien bij de behandeling der Oorlogsbegrooting. Toen de Minister van Oorlog steunen op de rechterzijde en zonder de h deze zou de Minister er het leven niet afgebracht hebben.

Thans doet zich bij Marine hetzelfde verschijnsel voor.

Van de sprekers die mij vooraf gingen hebben de sprekers van links nparig het beleid van den Minister afgekeurd, de een in meer, de ander minder strenge bewoordingen. De eenigen die hem steunden waren nige leden van rechts.

In de stukken is er op aangedrongen, dat bij het opmaken van een lootplan toch rekening moet gehouden worden met de draagkracht der atie, dat men niet hooger moest gaan dan men betalen kon, dat wij niet erder moesten springen dan een polsstok lang is.

Vergis ik mij niet, dan heeft vooral het blad „De Nederlander" ich daarover vrij smalend uitgelaten. Trouwens, ook reeds in de tukken is op minachtende wijze gesproken over de zoogenaamde politiek van het eindcijfer. Men vond het in hooge mate dwaas om van te voren e zeggen: zooveel kunnen wij voor onze defensie besteden. Neen, zoo werd van die zijde gezegd: men moet eerst vragen: wat is voor de defensie noodig, en wat noodig is moet men ook voteeren.

Maar al erken ik, dat er in deze Kamer twee stroomingen zijn, in de practijk komt dit eigenlijk vrijwel op hetzelfde neer. Want die heeren, die er zoo op belust zijn om maar steeds meer voor onze defensie uit te geven — ik wijs bijv. op den heer DUYMAER VAN TWIST, die dat van morgen onomwonden gezegd heeft — zou ik willen vragen: als gij begint met vast te stellen wat noodig is, waartoe komt gij dan? Dan komt gij op zijn minst tot het voteeren van een tiental „Dreadnought's, en iedere „Dreadnought" gerekend op 20 millioen, zal men moeten komen tot een uitgave van 200 millioen, alleen voor nieuwen aanbouw.

Nu geloof ik, dat er zelfs aan de rechterzijde niemand is, die den moed zou hebben een dergelijke aanvrage van geld te wagen. Het is dus ten slotte een quaestie van meer of minder, en wie nu overhelt tot het eerste, dat wil zeggen tot de vraag: wat is noodig voor defensie? om dan naar dien maatstaf geld te geven, vervalt licht in de fout van het stelsel „hoe meer hoe liever", in het naäpen van de groote Mogendheden, hetgeen wij de laatste jaren zoo druk hebben gedaan, in de wanhoop van het „ook wat willen doen", zij het alleen maar voor ons fatsoen. En die richting heeft ons in de laatste 30 jaren een enorme geldverspilling bezorgd.

De Minister is daar in zijn Memorie van Toelichting om te steunen hetgeen ik zooeven zeide. Want als hij zijn vlootplan ontwikkelt, is het eenige wat hij in zijn nieuw plan van het bestaande materieel, behoudens wat kleiner materieel, overneemt, de „Heemskerck" voor Nederland en voor Indië, de pantserschepen de „Regentes", de „De Ruyter", de „Hertog Hendrik" en de „Tromp". Als wij buiten beschouwing laten alles wat op dit oogenblik als verouderd kan worden beschouwd, dat wil zeggen wat vóór 25 jaren is aangebouwd, en dus niet meer kan meedoen, dan blijkt, dat door de stelselloosheid van de laatste jaren verleden jaar nog door den Minister uitdrukkelijk ontkend, maar die hij nu niet meer kan ontkennen, is verknoeid het geld betaald voor de drie „Kortenaers", voor zes type-„Holland", voor de „Wilhelmina" en de „Reinier Claeszen", een bedrag van 32 millioen. En dit wordt ons door den Minister met het leukste gezicht ter wereld verteld, alsof het de gewoonste zaak was; de „Kortenaers" hadden al verouderd geschut vóór zij in dienst kwamen. Een aangename mededeeling!

„De „Hollands" zijn gebouwd om als snelle kruisers in Indië de Buitenbezittingen te bewaken, en kunnen niet voort; de „Wilhelmina", zoo vertelt ons de Minister, vliegt in brand als er op geschoten wordt: er is te veel hout aan vertimmerd!

Ik acht dergelijke geldverspilling niet minder dan schande. Spr. gaat daarop door, en zegt dat nu weer zoovele millioenen in oud roest zullen

worden omgezet, men zou veel goedkooper uitkomen indien men de kanonnen aan land zette.

De toestand van de vloot is op dit oogenblik allerjamme

Spr. deelt mee waar de schepen medio Maart waren, m. a. onze geheele trotsche vloot, bestaande uit zeven pantserschepen en pantserdekschepen had men er twee in Nederland, twee in West-I vijf in Oost-Indië, de rest lag in reparatie.

Als er nu eens oorlog was gekomen, hoe ware het dan moge weest al die eskadertjes van 2, 5 en 2 schepen bijeen te krijgen dierbaar vaderland te beschermen? Daaraan waren nu onze nation en onze onafhankelijkheid toevertrouwd. Wat een geluk, dat Duit en Engeland dat niet geweten hebben! Als er oorlog ware gewees laatste 25 jaren, zouden wij zeker door al dien rommel niet ge geworden. Als wij in het geheel geen marine hadden gehad zou ten slotte even veilig geweest zijn, honderden millioenen zouden g zijn voor de nationale welvaart en tien duizenden jongelieden wa spaard voor productieven arbeid. Nu wordt de malaise in het land Er is een vereeniging „Onze Vloot" opgericht, die trachten zal om Nederlandsche volk onthousiasme te wekken voor de defensie. Een democraat heeft men in het bestuur niet willen opnemen. Ik daarover niet beleedigd gevoeld. Als men het mij gevraagd had, hoogstwaarschijnlijk ook voor die eer bedankt. Maat toen uit de d in een openbare vergadering dier vereeniging bleek, dat men me de sociaal-democraten buiten het bestuur heeft gehouden, heb ik voeld hoe natuurlijk dat was, omdat de schuld van al die geldver dan allicht op de schouders der marine-enthousiasten zelf geworp die ons deze poets gebakken hebben. Spr. zegt dat het gem is te spreken over de schrielheid van de Volksvertegenwoordiging, geld wilde toestaan, maar over het algemeen heeft ze als een JOR BLOED alles wat gevraagd werd toegestaan.

Langzamerhand is het, vooral aan de rechterzijde der Kam soort van axioma geworden, dat men jaarlijks voor nieuwen a moet besteden f 4 200 000, dat hebben de Ministers VAN DER W RÖELL netjes uitgerekend.

Maar nu doet zich het verschijnsel voor, dat Minister COHEN linksch is, d. w. z. behoort tot de linkerzijde en dat hij zuinig mo Hij wil nu onder de f 4 200 000 per jaar blijven en heeft daarom zijn 84 lioen verdeeld, niet zooals vroegere Ministers deden over 20 jaar, ma 25 jaar en komt dan per jaar op een uitgaaf van f 3 600 000, als e van lokaas voor de linkerzijde, en tegelijk komt hij dan met n excuus naar rechts gericht en wijst hij op het groote bedrag in de 10 jaar voor het personeel uitgegeven. Hij zegt dan: ik ben in he cijfer niet lager dan vroegere Ministers, maar dat komt om personeel zooveel heeft opgeslokt.

In het Voorloopig Verslag is sprake van een zeker odium, dat door door den Minister op de Kamer zou zijn geworpen. Ik heb er in gevonden een odium op de Kamer geworpen, dan wel een odi worpen op een zeker deel van het personeel, dat voor een zek oorzaak is van meerdere kosten, nl. het mindere marinepersoneel. laatste 10 jaar zijn volgens den Minister de uitgaven van het pe gestegen met f 2 100 000, en nu is het misschien niet zoo bedoeld de schijn wordt gewekt, alsof de schuld daarvan ligt bij die veelvr en veelklagende matrozen, wier wenschen hier in den laatsten tijd eens zijn besproken. Wat verder zegt Spr.: En daarvan krijgen wij Memorie van Antwoord op bladz. 26 een opgave, waaruit blijkt, d

ktementen, soldijen en toelagen voor her mindere personeel meer is getrokken f 497 391, daaronder dan ook begrepen de onderofficieren. als men de specificatie nagaat en niet wat voor de matrozen 1ste en klasse meer is uitgegeven, dan blijkt, dat wel een verhooging heeft ats gehad van het salaris van die twee groepen van het mindere perneel, voor wie speciaal door mij hier is opgekomen, maar dat die veroging toch niet zoo schrikbarend is. De matrozen 1ste klasse konden t in 1897 brengen buiten de keerkringen tot een maximum van f 22 r maand dat nu in 1907 is gestegen tot f 28, een vermeerdering dus n f 6 per maand; en rekent men daarbij alle toelagen voor brevetten d. dan is het maximum, dat die mannen per maand kunnen behalen 37.50, dat is nog geen f 10 per week. Men behoeft dus inderdaad niet te eggen, dat de matrozen zoo schrikbarend hoog worden betaald, en dat aaruit zou zijn te verklaren waarom er op dit oogenblik geen geld genoeg ou zijn voor nieuwen aanbouw.

En zoo gaat het ook met verschillende andere posten. Spr. vraagt f de „kosten van het korps mariniers" in de laatste 10 jaar met f 79 000 erhoogd, wel hebben gediend tot verbetering van de positie der minderen, of niet de meerdere „kosten van schafting" in hetzelfde tijdvak gestegen met f 365 000, veroorzaakt werden door de stijging van de levensmiddelen.

Zoo gaat het ook met den post „Pensioenen, wachtgelden enz.", de laatste post, die hier in aanmerking kan komen. Deze post is in de laatste 10 jaar verhoogd met f 457 000 voor het mindere personeel, omvattende ook de onderofficieren; en al erken ik gaarne, dat ook de matrozen daarvan hebben geprofiteerd, die post is toch niet geheel en al op hun rekening te stellen, zelfs niet voor het grootste deel.

Nu kom ik dus tot de conclusie, dat men het niet mag laten voorkomen, alsof door het vele aangevraagde voor het mindere personeel al het geld zou zijn opgeslokt en niets zou zijn overgebleven om een behoorlijke vloot voor ons land te bouwen. Maar in elk geval, hoe het ook zij, bij elke vlootuitgave en bij het opmaken van elk vlootplan zal men steeds meer rekening moeten houden met de rechtmatige eischen van de levende strijdkrachten. In de eerstvolgende jaren zullen groote sommen moeten worden besteed aan het bouwen van kazernes. En ook zal er eindelijk moeten komen een pensioenfonds voor weduwen en weezen van het mindere personeel, waaromtrent nog hedenmorgen vrij harde woorden zijn gesproken door den heer Duymaer van Twist, die zeide, dat er met dit personeel eenvoudig wat wordt gesold. Daarbij sluit ik mij aan. Wij worden van jaar tot jaar, als wij vragen hoe het staat met de pensionneering van weduwen en weezen, verwezen naar het eeuwigdurend overleg, dat plaats heeft tusschen verschillende Departementen. Men blijft maar overleggen. Het gaat daarmede als met het overleg van de commissie van de samenwerking tusschen land- en zeemacht, met het overleg tusschen de Departementen van Oorlog en van Marine; het is altijd overwegen en overleggen, en ten slotte komt er niets van terecht. Men zal met de rechtmatige eischen van het personeel rekening moeten houden, en het is beter een halve vloot met tevreden personeel dan een heele vloot met ontevreden personeel, want daarmede voert men toch niets uit. Daarom is f 3 600 000 per jaar voor nieuwen aanbouw veel te veel — wij kunnen het niet betalen.

En wat krijgen wij nu voor die f 84 500 000? Wie onbevangen oordeelt, ziet geen verschil tusschen een scheepje van 3500 ton als de „Kortenaer" en de nieuw aangevraagde van 5000 ton, dat wil zeggen schepen als de „Heemskerck"; in gevechtswaarde is er nagenoeg geen verschil. Maar hier komen wij weer op zuiver terrein tegenover die hee-

ren, die in de eerste plaats rekening willen houden met de eisc defensie, en pas daarna met de draagkracht van de natie. Want eens tot overeenstemming konden komen omtrent het te besteden van f 84 500 000 in 25 jaar, al gold het zelfs 100 of 200 millioen dan zal toch de vraag blijven, hoe dat geld het best is te beste dan moet het antwoord luiden: in geen geval aan pantserschepe zijn in Nederland ons altijd wel min of meer bewust geweest v zwakheid, en derhalve hebben wij steeds gezocht naar een voorspr den vijand; men meende, wat Nederland betreft, dien voorsprong ben in de ondiepe vaarwateren van de riviermonden en achter d banken op de kust, en dat wij met klein materieel den vijand, zijn groot materieel hier niet kon komen, van daaruit zouden kunnen b

De Minister vertelt het ons zelf in zijn Memorie van Toelicht

„Wij bouwden vier kleine pantserschepen, dertien monitors, kanonneerbooten, vaartuigen wier beperkte diepgang, berekend op bewegen op de ondiepten die de nauwe vaarwaters begrenzen of den, te gelijk het beletsel vormde voor een zich begeven buiten gaten en de snelheid van beweging en manoeuvreerbaarheid schaa

„Beslist moet dan ook de ondergeteekende ontraden materiee schaffen van zoodanig type, dat uitsluitend of hoofdzakelijk best geschikt is voor den strijd in zeegaten en binnenwateren".

De illusie is dus opgegeven, daarover behoeven wij niet meer te

Voor Indië stond echter het geval een klein beetje anders. De vertelt het ons weer zelf: voor 1892 waren er in Indië nageno pantserschepen, althans niet van beteekenis, slechts enkele kru toen dachten wij, als wij maar kleine kruisers bouwden, dat wij d snel konden laten loopen als de groote kruisers van den vijand; z den de „Hollands" op stapel gezet, maar ook hier was de onver kleine afmeting van die schepen het groote bezwaar. De snelheid schepen „heeft in de practijk tot teleurstelling geleid", vertelt Minister vrij euphemistisch. Ja, toen die „Hollands" bij Sabang o traliteit hadden gehandhaafd in den Russisch–Japansche oorlog, van Sabang naar huis gekropen langs een bijzonderen omweg, moesson te ontgaan, daar men vreesde dat zij anders niet tegen s wind zouden op kunnen.

Daaromtrent geeft ons de heer VAN DER TOORN, gepensionnee tein-luitenant ter zee, een merkwaardig beeld. Hij zegt op bladz zijn brochure: De weg naar een Staatsbankroet, het volgende: „Ge den Russisch–Japanschen oorlog was er een tijd, dat van de vij schepen die in Indië waren, twee, de „Utrecht" en de „Gelderla bruikbaar waren, doordat zij op een rif hadden gestooten, de „I lag met een verzakte ketelfundatie te Padang in reparatie, van gentes" was de schoorsteen op de ketels verzakt en ook de ketels „Noordbrabant" verkeerden in zeer slechten toestand. Aan die vl toen de handhaving van de neutraliteit toevertrouwd; dat was he taat van de kolossale sommen gedurende de laatste jaren aan a besteed, en dan verbazen de heeren marine-deskundigen zich nog, groot deel van de natie niet den minsten lust heeft om nog eens lijke sommen te offeren, terwijl men geen enkele garantie heeft, maal het geld beter aangewend zal worden, terwijl men de bijna zekerheid heeft, dat het tot dezelfde treurige resultaten zal leiden."

Dit wordt nu niet gezegd door een ondeskundige, maar door e die zijn geheele leven in de marine heeft doorgebracht. Mij du daarmede rekening moet gehouden worden. Maar toch komt Minister tot de verrassende conclusie: in snelheid kunnen wij ni

veren en kleine schepen zijn voor Nederland niet doelmatig, dus zullen vij ons nu met wat minder snelheid moeten tevreden stellen, doch schepen bouwen met zwaardere bewapening, dus pantserschepen. En dit in een tijd dat de „Dreadnoughts" op het tooneel zijn verschenen. De eerste „Dreadnought" heeft 10 kanonnen van $30^1/_2$ c.M. en de drie nieuwe die er bij zullen komen, ieder 8. De „Heemskerck" heeft 1 stuk van 24 c.M. en de nieuwe 7000 tons zullen er twee hebben.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Neen, „Heemskerck" twee en de nieuwe vier.

De heer HUGENHOLTZ: Ik wil het gaarne aannemen, maar in vergelijking geeft het niets.

De „Heemskerck" heeft dus 2 kanonnen van 24 c.M. en de geplaneerde 7000-tons zullen er vier hebben, maar wat is dat tegenover de 10 + 3 $\times$ 8 te zamen 34 kanonnen van $30^1/_2$ c.M.?

Met de projectielen van de „Dreadnoughts" kan men een pantsergordel van 30 c.M. op een afstand van 5 kilometers doorboren. De „Heemskerck" heeft een pantsergordel van 15 c.M., dus juist de helft. De geschut- en pantsertorens hebben een pantser van 20 c.M., hetgeen evenzeer het geval zal zijn met de 7000-tons, die wij hopenlijk niet zullen krijgen. Daartegen zijn wij dus niet opgewassen. Nu heeft men gezegd: wij moeten doen wat wij kunnen. Als wij dan geen „Dreadnoughts" kunnen bouwen, dan maar een pantserschip van 5000 ton, dat is een vierde van de waarde van een „Dreadnought" en, onder gunstige omstandigheden enz., men kent de rest, die moeten bij onze plannen altijd een zeer grooten factor vormen. Maar die illusie is ons ontnomen in het artikel van den marine-officier den heer THIERENS, die in de „Vragen des Tijds" op uitnemende, ook voor leeken verstaanbare wijze heeft aangetoond, dat, wanneer een pantserschip blijft beneden een zeker minimum van afmeting, hij neemt daarvoor aan 11000 ton, de gevechtswaarde, dat wil zeggen het pantser en het geschut, altijd zal moeten worden opgeofferd aan de snelheid, dat zijn de machines en de kolenberging of omgekeerd. Zoodoende krijgt men een waardeloos materieel.

De heer THIERENS schrijft:

„Men heeft intusschen hier niet het denkbeeld willen opgeven dan toch in verhouding de vlootorganisatie der buren na te volgen. Die verhouding valt echter voor den kleinere veel ongunstiger uit, dan eenvoudig, te oordeelen naar het bestede bedrag, zou worden ondersteld. Niet dus dat wij voor, zeg bijv. een tiende van de weerkracht verkrijgen. Een schip beneden een zekere grens heeft in verhouding belangrijk minder waarde, weldra geen waarde meer voor den zeeslag."

Ik weet wel, dat ik aan dezen Minister daarmede niets nieuws vertel, wanneer ik dit hier voorlees, want deze Minister heeft in vroeger jaren in een door hem geschreven brochure volkomen hetzelfde gezegd, alleen heeft hij daarbij verzuimd de noodzakelijke conclusie te trekken.

Nu is gelukkig in de pers in de laatste maanden een ware reactie gekomen tegen deze pantserschepen, een complete revolutie op het gebied van de denkbeelden omtrent de marine. Reeds heeft de heer JANSEN aangehaald wat „Het Nieuws van den Dag", „De Avondpost" en „De Nieuwe Courant" daarover in het midden hebben gebracht. Maar ook de pers der rechterzijde heeft dit gedaan. Zoo bijv. „De Tijd", waarin de katholieke marine-specialiteit, de priester EVERS, heeft gezegd: in geen geval een pantserschip van 5000 ton. Zeker de heer EVERS is geen tegenstander van alle pantserschepen, want voor Indië vindt hij een pantserschip van 7000 ton goed. Maar hier gaat het toch practisch om het schip van 5000 ton.

De heeren van de rechterzijde, die vertrouwen stellen in het van die marine-specialiteit, mochten daaraan wel eenige aandacht sch

Dr. KUYPER in „De Standaard" is ook tot de overtuiging ge dat wij geen pantserschepen moeten aanbouwen, en toen later tegen is gekomen, is, voor zoover ik het heb kunnen nagaan, dr. KUYPE bij zijn vroegere bewering gebleven: geen pantserschepen voor Ned

Nu zou ik wel eens willen vragen: waar waren al die persste toen in 1902 en 1904 hier werden aangevraagd de „Tromp" en de van Heemskerck"? Waarom hebben toen al die mannen die geroep om het publiek voor te lichten, gezwegen? Waarom hebben zij toe hun zwijgen den Minister van Marine gesteund in het verkrijgen v volkomen nuttelooze scheepjes? Is er nu pas in de allerlaatste m zulk een verschil gekomen in den aanbouw bij de vreemde Mogend dat ons thans de oogen zijn geopend? Dan wil ik er toch opwijze toen wij de „Tromp" op stapel zetten, men in Engeland reeds slagschepen van 16500 ton, iets minder dus dan de „Dreadnough 18000 ton. En dat in 1904—1905 in Engeland weer werden aang 4 slagschepen van 16500 ton. In Frankrijk heeft men van 1902—19 gebouwd 6 slagschepen van 15000 ton. Waarom is nu de pers z anderd, nu er „Dreadnoughts" van 18000 ton zijn gekomen? Het niet erg duidelijk, maar ik zal er niet verder op ingaan, ik ben a baar voor de groote revolutie in de pers te dezen aanzien.

Spr. wijst verder op tegenstrijdigheden: Wij moeten buitengaa nen optreden om den vijand daardoor tot grooter krachtsinspann dwingen bij een landing of een blokkade, en wij moeten het weg van de betonning dekken. Maar de Minister bestrijdt zelf zijn p beter dan ik het zou hebben kunnen doen. In de Memorie van T ting zegt hij op bladz. 3 het volgende:

„Hoewel de kust met diepgaande schepen vrij dicht kan word naderd, wordt het verblijf van zoodanige schepen in de nabijheid de bij eenigszins ruwe weersgesteldheid onveilig; gemeenschap tussche pen en den wal is in de meeste omstandigheden van weer en win bezwaarlijk, bij vele gelegenheden absoluut uitgesloten."

Als de Minister meent, dat het zoo moeilijk is voor groote M heden om onze kust te naderen, behoeven wij ons ook niet zoo bij in te spannen om die groote schepen van ons af te houden.

Verder lezen wij op bladz. 4:

„De zoo kostbare slagschepen moetende reserveeren voor de hunne tegenstanders bij den vijand te bestrijden, waagt men die de jongste zeeoorlogen zijn daar om het te bewijzen — aan den alt gelijken strijd met het geschut der kustversterkingen."

Alweer dus in 's Ministers eigen toelichting een argument teg bouwen der pantserschepen.

Wij hebben geen landing te vreezen.

Maar nu komt het argument, dat wij pantserschepen moeten om de betonning te doen wegnemen en te beletten, dat de vijan buitenwateren zou betonnen.

Dan wordt gezegd, dat de oorlogstoestand zóó plotseling kan in dat wij pantserschepen moeten hebben om bijtijds betonningsmaatr te kunnen dekken. Als het echter later in de kraam van den Mini pas komt, komt de oorlogstoestand zou gauw niet. Dit blijkt uit morie van Antwoord, waar het gaat over de vraag, of de reserve-off waarop de Minister heeft gerekend, wel bijtijds op de vloot zullen k zijn, en dan zegt de Minister op bladz. 9: „aangenomen mag echt worden, dat het naderen van het oorlogsgevaar zich eenigen tijd te

l hebben aangekondigd." Dan komt dus de oorlog zoo gauw niet, terwijl ij in het andere geval wel gauw komt.

Ik vestig de aandacht op het bijna kinderlijke, ik zou bijna zeggen inderachtige optimisme, dat spreekt uit deze woorden: „nu moet de vloot et zeegat uit, den vijand. die in dit stadium der operatiën nog niet in ijn volle kracht optreedt, snelle slagen toebrengen," enz. Deze woorden oen mij denken aan dat driejarig ventje, dat in ernst meende het te kunnen opnemen tegen een volwassen man. Alsof onze vijand — altijd een groote Mogendheid, want strijd met een kleine Mogendheid zullen de groote niet toelaten — zoo vriendelijk zal zijn om ons goedgunstig ook een kansje te geven.

Spr. noemt daarna de sterkte der eskaders van de Engelsche vloot.

Wij vinden dit in het Voorloopig Verslag op bladz. 5. Daar lees ik: „Juist ten gevolge van de omstandigheid, dat onze schepen zooveel kleiner zijn en minder diepgang hebben dan de slagschepen van een eventueelen tegenstander, zullen zij zich dichter bij de kust kunnen bewegen."

Het is alsof die heeren niet in IJmuiden zijn geweest toen het Engelsche eskader daar een bezoek bracht met schepen — het waren niet eens de grootste — waarbij de onze notedopjes geleken. Die groote Engelsche schepen lagen zoo dicht bij, dat men ze met het bloote oog kon zien.

„De eigenlijke blokkade", zoo lees ik verder, „toch zal wel het meest aan kleine schepen, als kruisers en torpedojagers worden opgedragen", en „bij een landing zullen eveneens de groote slagschepen een eind uit de kust blijven, en dus het optreden van onze schepen tegen de transportvaartuigen weinig kunnen bemoeilijken". Zoo zijn die leden zelf bezig zich een rad voor de oogen te draaien, voorgegaan door het optimisme van dezen Minister.

Het toppunt van dwaze verwachtingen door den Minister gewekt, zou gevonden worden waar de M. v. T. spreekt over eene landing of blokkade.

Ik heb eenige malen die passage overgelezen, omdat ik mijn eigen oogen niet kon gelooven. Het komt hierop neer. De Minister erkent, dat als de vijand met een sterke macht komt, wij niets kunnen doen of wij schepen hebben of niet, maar dat, als wij enkele krachtige schepen hebben, hij daarvan misschien zal afzien. En dat is een argument door een raadsman van de Kroon gebruikt om een plan van $84^1/_2$ millioen voor de Kamer aannemelijk te maken!

Indertijd had Minister Ellis ongeveer dezelfde denkbeelden omtrent een blokkade, maar terwijl deze Minister 4 schepen wil, had Minister Ellis er 6, twee divisiën van 3, en toen men vroeg waarom 3 schepen, heeft hij gezegd: „zijnde 3 schepen het minimum in het tactisch manoeuvreerboek onzer marine aangenomen voor de vorming eener divisie".

Daar voelde ik wat voor. Een divisie in den Helder zou de geheele Engelsche vloot vasthouden om haar het uitloopen te beletten en in dien tusschentijd zouden wij met de andere divisie de zee oversteken, de Theems opvaren en Londen platbranden.

Daar was nog iets voor te zeggen.

Spr. gaat daar verder op door, en zegt daarna dat hem verontwaardiging bezielt omdat er nog steeds geen eenstemmigheid heerscht over het bouwen van kustforten. De Minister van Oorlog wil ze niet bouwen, daarom zorgen we in afwachting voor pantserschepen.

Dit nu is trouwens geen goedheid van Marine, want de werven zitten er achter, ondanks hetgeen de Minister zegt. Eén van 's Ministers ambtsvoorgangers heeft hier eens verklapt, dat een schip moest gemaakt worden omdat men de werf aan het werk moest houden. Bovendien zijn er bij de

marine hooge heeren, die een baantje moeten hebben. Gingen wij n tot inkrimping van de marine, dan zou er voor de heeren niets overb

Ik constateer uit dit alles bij dezen Minister totaal gebrek aan hem in het Voorloopig Verslag verweten. Hij heeft, blijkens de Me van Antwoord, deze uitdrukking niet begrepen, maar na hetgeen i heb aangevoerd, zal hij dit misschien wel doen.

Een Minister, die een plan dat $84^1/_2$ millioen zal kosten, durft velen op dergelijke allerdwaaste gronden, die door iedereen met belachelijk kunnen worden gemaakt, behoort niet, als Minister, ach groene tafel te zitten.

Dat gebrek aan ernst komt des te sterker uit, als ik er aan her dat de Minister met geen enkel woord heeft geantwoord op alle arg ten die in het Voorloopig Verslag tegen zijn vlootplan zijn aange Hij loopt er glad over heen alsof zij niet waren uitgesproken. Hij alleen met een nieuw argument, waardoor hij de zaak hoopt te w

Er was namelijk door verschillende leden op aangedrongen plaats van die nuttelooze pantserschepen torpedobooten aan te bo De Minister pakt dat gretig aan en zegt: denk er om, als ge torpedo wilt hebben, dan moet ge pantserschepen bezitten, want deze n vormen de steunpunten voor de torpedovloot.

Het is voor een leek ontzaglijk moeilijk te beoordeelen of dat arg al dan niet waarde heeft, maar ik wijs er op, dat overste VAN DER die langen tijd bij den torpedodienst heeft gediend, in de veree „Onze Vloot" gezegd heeft — het is in verslagen van verschillende vermeld — dat torpedobooten wel degelijk dag en nacht kunnen uit zonder steun van pantserschepen, mits de kustverdediging behoor ingericht.

Daar komt het weder voor den dag. Als de kustverdediging e was, die wij veel goedkooper konden krijgen, dan hadden wij geen serschepen noodig.

Ook de heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK meent, dat de kus rijen niet in orde zijn en dat zij in orde behooren gebracht te w maar als dit zoo is, dan begrijp ik niet hoe die geachte afgevaardig aangevraagde pantserschip kan verdedigen.

Nu wijs ik er op, dat een zoo bij uitstek deskundige marine-aut als de heer MAC LEOD volkomen onderschrijft wat de heer VAN DER daar gezegd heeft.

Wanneer verder de Minister zegt, dat de kleine pantserschep voordeel hebben van geringe trefkans aan den vijand aan te biede antwoord ik, dat torpedobooten nog veel geringer trefkans aanbiede dat wij ook om die reden geen pantserschepen behoeven te bouwen

Neen, pantserschepen zooals wij ze alleen kunnen bouwen me beperkte middelen zijn volkomen ondingen en ik hoop dan ook van dat het amendement om de gevraagde sommen van de begrooting nemen, met groote meerderheid door deze Kamer zal worden aangen

Wat 's Ministers plan voor Indië aangaat, dienaangaande kan i zijn, want dat heeft thans geen practische waarde. Er wordt thans aangevraagd een schip van 5000 ton, dat past in het plan vo derland, maar wij willen het plan voor Indië even bekijken.

Eerst heeft de Minister in zijn toelichting geen enkel raison geven voor het hebben van pantserschepen in Indië. Daar wil de M hebben een sterke torpedovloot, en hij zegt: daar moeten punten zijn.

Ik dacht toen: dat zullen de pantserschepen zijn. Maar neen, u geen daarop volgt blijkt, dat daarmede niet pantserschepen,

pedojagers en torpedovernielers bedoeld waren. Over de pantserschepen hun taak in Indië werd in de Memorie van Toelichting met geen kel woord gesproken.

Toen echter de Kamer zich daarmede niet tevreden stelde en in het orloopig Verslag beslist vroeg wat de Minister met die pantserschepen Indië wilde doen, is hij voor den dag gekomen. Die pantserschepen bben een tweeledig doel. Zij moeten de Buitenbezittingen beschermen ereerst tegen een coup de main. Let wel, pantserschepen die 16 mijl open en dit volhouden gedurende ten hoogste 4 uren, zullen het moeten nemen tegen de snelle kruisers van den vijand, om een coup de main de Buitenbezittingen tegen te gaan.

Is het alweer niet belachelijk in de hoogste mate? Weet de Minister iet even goed als ik, dat, als een schip gebouwd is voor een proeftocht-nelheid van 16 mijlen, 4 uren vol te houden, dit schip na een jaar niet eer dan 12 mijlen loopt, en moet dat schip het dan in snelheid opnemen gen de kruisers, die 20 en meer mijlen loopen?

Verder zullen wij maken schepen van 7000 ton, die Java tegen een nding moeten beschermen. Hier is het woord van pas, dat dr. KUYPER „De Standaard" heeft geschreven: gij moet ze of binnengaats houden, n dan hebt gij er niets aan, of gij stuurt ze de zee in om, zonder dat j den vijand raken kunnen, doorschoten en in den grond geboord te orden."

Maar nu komt er voor Indië een extra moeilijkheid bij, nl. deze: at daar de schepen moeten optreden los van Soerabaja. Want de haven an Soerabaja, de eenige, die wij daar bezitten, is van zoodanigen aard, at, als wij die haven tot operatiebasis wilden maken, wij geheel bedrogen ouden uitkomen.

Nu zij het mij vergund in deze vrij droge debatten ook eens even ulde te brengen aan een allerkostelijkste Kamper ui, die de Minister eplaatst heeft in de Memorie van Toelichting.

De VOORZITTER: Ik moet den geachten spreker verzoeken van een be-oog van den Minister niet te gewagen als van een Kamper ui.

De heer HUGENHOLTZ: Mijnheer de Voorzitter! Ik wil wel verklaren, at die ui waarschijnlijk niet van den Minister zelf, maar van het Depar-ement van Marine afkomstig zal zijn.

De VOORZITTER: In ieder geval is het bewuste stuk door den Minister an Marine geteekend. Ik kan dus de door mij afgekeurde qualificatie iet toelaten.

De heer HUGENHOLTZ: Op bladz. 10 der Memorie van Toelichting zen wij:

„Op het voetspoor zijner voorgangers, is ook ondergeteekende van eening, dat het optreden onzer scheepsmacht in Indië zooveel mogelijk s van Soerabaja behoort te zijn. Als operatiebasis voor die scheepsmacht oet deze haven alleen in zooverre dienen, dat de schepen aldaar hun itrusting, eventueel noodige herstelling, en een dokking tot schoonmaken er huid onder water, bij voorkeur zoo kort mogelijk vóór het uitbreken an den oorlogstoestand, moeten ondergaan, maar voorop dient te staan, at zij de haven verlaten hebben vóór het begin der vijandelijkheden, ten inde alle kans, aldaar opgesloten te worden, te ontgaan."

Bij voorkeur zoo kort mogelijk vóór het uitbreken van den oorlogs-oestand!

Dit deed mij oogenblikkelijk denken aan den gemeenteraad bekende gemeente, die, toen er een brand was geweest, besloot v de brandspuit telkens vóór het uitbreken van een brand te beproe

Spr. behandelt verder de toegangen van Soerabaja. Hij verna een marine-officier, die jarenlang met het commando van zoodan belast geweest is, dat de schepen van het type-„Holland", die maa diepgang hebben, in Soerabaja niet kunnen binnenvallen, zonder h door den modder te halen. Maar, Mijnheer de Voorzitter, al war niets in te brengen tegen pantserschepen van 5000 of 7000 ton dan nog zouden de plannen van dezen Minister ondeugdelijk zijn de levensduur op 25 jaar is gesteld en de aanbouw over een gelijk jaren is verdeeld, dit wil zeggen: als dus eindelijk na 25 jaren voltallig is — dat is echter nog maar een minimum, dat wij noodig volgens 's Ministers eigen zeggen — dan is de helft boven den midd leeftijd gekomen en dus aan het aftakelen.

Spr. veroordeelt dan het bouwen uit een fonds voor 25 jaar de helft van dien tijd en concludeert verder:

Neen, Mijnheer de Voorzitter, de marinewetenschap is nog een zoodanig stadium, dat een kleine natie zich voor 25 jaren inzichten, die thans gelden, kan binden.

Men spreekt thans van zekere zijde veel over een torpedovloo zou spr. niet verwonderen, als dezelfde menschen, die op het oo de pantserschepen bestrijden en zeggen, dat wij alleen een torpe moeten hebben, over eenige jaren weer tot een andere conclusie zijn gekomen.

Het derde punt betreft de quaestie: hoe zullen wij nu die vloot van den Minister in de toekomst bemannen? Deze quaest ook onder de oogen worden gezien, want of wij al een aantal „ kercken" en andere pantserscheepjes hebben en wij hebben er gee netjes op, dan doen wij er toch nog niets mede. Er is gewezen vrij aanzienlijk tekort aan personeel. Er zijn in het Voorloopig cijfers genoemd, die door den Minister gedeeltelijk zijn wederlegd een deel heeft hij op goede gronden kunnen aantoonen, dat sommig uit verschillende rubrieken waren genomen en dus een vergelijki toelieten.

Ik heb genomen cijfers die de Minister niet zal wraken, de f sterkte op 1 Juli van elk jaar, zooals die voorkomt in het Jaarbo de Koninklijke Nederlandsche Marine. Ik heb mij allereerst bepaald rubrieken matrozen eerste, tweede en derde klasse, lichtmatrozen en en heb nagegaan de cijfers van de jaren 1896 tot en met 1906. Ik die cijfers niet voorlezen, maar alleen constateeren, dat volgens die de feitelijke sterkte op 1 Juli 1906 bedroeg 3231, 1 Juli 1905 2 1 Juli 1906 2378. Dat wil dus zeggen, dat, terwijl er in al die tu liggende jaren een geregelde daling is op te merken, de feitelijke in 11 jaar verminderd is met 853 man, alleen bij dat personeel. N ik, dat deze cijfers van meer beteekenis zijn dan die welke de M ons opgeeft. De Minister verwijst ons bij voorkeur naar bijlage C opgegeven wordt het benoodigde personeel voor het in vredest wezige materieel.

Nn zou men zeggen, dat indien die lijst correct was, die cijfe veel uit elkander konden loopen, immers het aantal schepen, dat wij h is niet verminderd, integendeel de „Tromp" is er onlangs bijgel het is dus vermeerderd; de grootere schepen, die wij in de laatst hebben gebouwd, hebben meer bemanning dan de vroegere kleine zou de benoodigde bemanning van jaar tot jaar een grooter aantal

dragen. En wat blijkt nu? In 1903 was volgens bijlage Q de benoodigde rkte 3033 en in 1907 is die benoodigde sterkte nog maar 2560. Dat l dus zeggen, dat er in die jaren minder noodig zouden zijn geworden 3 man. Is dat nu niet het beste bewijs, dat met die cijfers maar een etje wordt gespeeld? Men vraagt niet: hoeveel manschappen hebben wij derdaad noodig voor de schepen, die op dit oogenblik in dienst zijn, aar: hoeveel mannetjes hebben wij feitelijk en laten wij daaruit conclueeren, hoeveel wij er noodig hebben. Dat is een glad verkeerde rekening. n als nu dat verschil tusschen de werkelijk aanwezigen en benoodigden l te veel in het oog springt, dan gaat de Minister met het oog op zijn oekomstplannen een beroep doen op de reserve.

Als een merkwaardig staaltje haalt spr. aan de regeling van plaatsing an officieren aan boord type „Koningin-Regentes".

In het Voorloopig Verslag zijn nog andere tekortcijfers genoemd. Het erschil tusschen de benoodigde sterkte der zeemacht in oorlogstijd en de erkelijke sterkte van het personeel op 1 Januari 1906 bedraagt voor:

Luitenants ter zee 1ste klasse .	13 pct.
Hooger machinekamer-personeel	67 „
Adelborsten 1ste klasse	58 „

Maar de Minister stapt daarover heen met groote luchthartigheid, en erwijst ons naar òf de reserve, waartegen dan het zooeven genoemde ezwaar bestaat, òf naar lagere rangen, waaruit hij wil recruteeren. Maar aaromtrent sluit ik mij aan bij wat door den heer VAN WASSENAER VAN ATWIJCK is gezegd, dat er op die manier een minderwaardig personeel omt. Wanneer de Minister zegt, dat er wel een tekort is aan luitenants ste klasse, maar dat er zooveel meer luitenants 2de klasse zijn, dan ordt er daarmede dus op gerekend, dat minder geoefende personen dienst ullen doen voor hooger personeel, op welke manier dus geen krachtige emanning wordt verkregen. Maar wat mij het meest hindert in den Iinister is, dat waar de aandacht is gevestigd op deze tekorten, zoowel n het Voorloopig Verslag als in de Nota van den heer VAN WASSENAER AN CATWIJCK, hij geen oogenblik tracht door te dringen tot de oorzaak an al deze tekorten.

Laat de Minister eens zeggen, hoe het komt, dat er zooveel tekorten ijn, ook onder de jongere officieren. En als de Minister op het oogenblik nocht hebben een overcompleet aan luitenants tweede klasse, wie waarorgt hem, dat hij dat over vijf jaren nog zal hebben? Als er reden estaat voor luitenants eerste klasse, om den dienst uit te gaan, zoodra ij kunnen, zal die reden niet evenzeer werken bij luitenants tweede lasse, en als die nog niet in dat geval verkeeren, omdat zij te jong zijn n weinig ervaring in den dienst hebben, zal dat dan niet gebeuren, zoodra ij op de plaats van de luitenants eerste klasse zijn gekomen en met een enigszins behoorlijk pensioen den dienst kunnen verlaten?

De Minister denkt blijkbaar niet aan die problemen en dat is weer en bewijs van zijn gebrek aan ernst.

Mijnheer de Voorzitter! Ik wil ten overvloede nog wijzen op een noeilijkheid die de Minister zichzelf geschapen heeft ten opzichte van het ersoneel. In Indië zal 's Ministers vloot ongeveer tweemaal zoo groot ijn als die in Nederland, en nu weet ieder dat in Indië de groote moeiijkheid ligt in de geregelde aflossing op korten termijn van het lagere ersoneel der vloot, en wanneer dit zal moeten gebeuren, en dit zal het n de toekomst zeker, dan zal dat de verdeeling van het personeel nog weer noeilijker maken, dan zij op het oogenblik reeds is.

Nu scheen ten vorigen jare het verloop onder het lagere personeel ler marine inderdaad tot staan te zijn gekomen en de Minister verheugde

zich daar uitermate over, maar dat gunstige verschijnsel kon men
aannemen, wanneer men uitsluitend lette op het totaal, doch zoodra
de verschillende categoriën afzonderlijk vergeleek, zooals ik dat toe
voerig heb gedaan, bleek, dat bij de matrozen 1ste klasse het verloo
aanmerkelijk was, dat bij de matrozen 2de klasse het verloop nog
grooter was dan in het jaar te voren en dat alleen door grooteren to
van jongens bij de opleiding en van lichtmatrozen het totaal wat guns
er uitzag, nl. een vermeerdering van 8 aanwees bij het vorig jaar vergel

Ik heb er destijds op gewezen, dat dit een slecht teeken was
de marine, omdat daaruit bleek, dat men het meest geoefende pers
kwijt raakte en nieuwe matrozen met stoom moest recruteeren uit
geoefend minderwaardig personeel. Ik heb toen aan den Minister gevr
wat hij van die beschouwingen dacht.

Zijn Excellentie had toen staande de beraadslaging geen tijd
daarover een oordeel te vellen. Later als hij mijn betoog in de „Handelin
gedrukt voor zich zou zien, zou hij er het zijne wel van zeggen
hebben wij in het Voorloopig Verslag gevraagd wat het resultaat is
Ministers overwegingen op dit stuk, maar in de Memorie van Antw
komt daarvan geen woord voor, niets. De Minister komt er niet op t
ik mag hieruit afleiden, dat wie zwijgt toestemt en dat tegen mijn bew
van het vorige jaar bitter weinig is in te brengen. En dat de Minist
niet op heeft geantwoord is geen wonder, want de cijfers zijn, in v
lijking bij het vorig jaar, alweder aanmerkelijk ongunstiger geworden
totale getal dat feitelijk aanwezig is, is van 1 Januari—1 Juli 1906 alw
gedaald met 84 man. En nu begrijp ik, om dit er even tusschen te vo
waarom de Minister met hand en tand zich verzet tegen een maat
die de matrozen zoo vaak hebben gevraagd, namelijk kosteloos vervo
bevolen overplaatsing. Die menschen worden op enorme kosten gej
wanneer zij telkens van Den Helder naar Hellevoetsluis, van Hellevoe
naar Amsterdam, heen en weder worden gestuurd, en alles moeten
eigen kosten doen. De Minister vertelt ons nu, dat de kosten aanmer
zullen zijn voor de Regeering, dat die offers niet gevraagd kunnen wo

Juist, Mijnheer de Voorzitter, dat kan ook niet. En waarom
omdat die overplaatsingen zoo herhaaldelijk en in zoo grooten getale p
hebben. Daaruit blijkt alweder het enorme tekort dat bestaat. Men t
altijd het eene gat met het andere te stoppen. Altijd zit men in moe
heden, eeuwig en altijd moet men overplaatsen. Dit heeft al heel
ellende in de marinewereld gebracht en in de toekomst zal het nog
worden, want in 1906 zijn er weder 66 matrozen minder aangeno
dan in 1905. De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK heeft gezegd
het met de aanneming zoo goed ging, maar dit geldt alleen de „Somm
dijk", maar uit het totaal getal aannemingen, ook die van Leiden,
dat er 66 man minder zijn aangenomen dan in 1905.

En wat is nu zoo leerzaam bij het beschouwen van deze feiten?

Volgens het Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche marine bed
het getal aannemingen bij de marine in 1896, 918, in 1900, 816, in
549, een enorme daling in 8 jaren tijd; 369 man minder. Maar wat
gestegen? Het percentage van de aannemingen, dat wil zeggen hoe mi
jongens zich aanboden om bij de marine in dienst treden hoe grooter
getal wordt, dat aangenomen wordt. Dit blijkt wel uit de cijfers. In
werden aangenomen 255 jongens, dat is 28 pct., en in 1904, 230, d
42 pct. Wat blijkt daaruit? Dat men de eischen omtrent de aan te ne
personen hoe langer hoe lager stelt, omdat men anders het benood
aantal niet meer krijgt, zoodat men zich met minderwaardig pers
moet tevreden stellen. Het gehalte wordt dus minder.

'u komt de explicatie van den Minister. Het verloop is grooter naar- twaalf jaar vroeger het getal nieuwelingen grooter was. Dit is vol- n juist. Twaalf jaar geleden, in 1894, is er van de opleiding een e ploeg gekomen, die heeft nu het eerste dienstverband achter den en die ploeg gaat den dienst uit. Dit vertelt de Minister alsof dit gewoon was, maar daarin vind ik juist het groote bewijs van den ten toestand die bij onze marine bestaat. Wanneer die toestand goed , dan zouden die mannen na hun eerste dienstverband opnieuw teekenen acht of meer jaren; zij zouden een tweede en derde dienstverband gaan. Nu weet de Minister wel hoe moeilijk het is om in de burger- tschappij onder dak te komen en niettegenstaande dit verkiezen die nnen, als zij hun eerte dienstverband achter den rug hebben, hoewel geen vak kennen, den harden strijd in de burgermaatschappij boven dienstverband bij de marine.

En dit voert de Minister aan als een excuus waarom het verloop zoo ot is. Dat pleit echter juist tegen de toestanden bij de marine.

Verder pleit de Minister de eerste resultaten van de nieuwe ontslag- palingen. Zeker, er zijn nieuwe bepalingen gekomen op het ontslag gens tegenzin in den dienst en het blijkt inderdaad dat er 63 wegens genzin in den dienst hem hebben verlaten. Maar ook dat pleit alweder gen de toestanden bij de marine. Want als inderdaad die toestanden ter waren, dan zou van dezen maatregel minder gebruik zijn gemaakt. maak mij sterk dat toen deze Minister op aandringen van de Kamer t het nemen van dezen maatregel is overgegaan, hij in zijn hart heeft edacht, nu zal het toch eens blijken, dat al die menschen die zoo hard ebben geschreeuwd over de toestanden bij de marine, ongelijk hebben, vant er zullen er maar weinigen komen die gebruik maken van de nieuwe epalingen.

En wat blijkt nu? Dat daarvan hebben gebruik gemaakt 63. En dat getal had nog veel grooter kunnen zijn, want er zijn er 193 geweest, die ontslag hebben gevraagd, waarvan slechts 63 het hebben gekregen. En die 63 waren nog niet de slechtsten. Het is toch een feit, dat van die 63 19 of ruim 30 pct. waren in het bezit van het certificaat van goed gedrag. Onder die 63 waren 21 matrozen 1ste klasse, 18 2de klasse en 18 3de klasse en slechts twee lichtmatrozen, met andere woorden: van dezen maatregel is gebruik gemaakt door een deel van het beste mindere marine- personeel. Hoeveel grooter zou echter die ontslagneming zijn geweest, wanneer niet door allerlei beperkende bepalingen op die verleende vrij- gevigheid later was teruggekomen. In de eerste plaats heeft men bepaald, dat de tegenzin in den dienst moest worden getoond. Er is vroeger hier al eens gevraagd hoe dit moest worden getoond en wie moest bepalen of er tegenzin bestaat.

Een matroos komt bij zijn commandant en vraagt ontslag wegens tegenzin in den dienst.

Het antwoord van den commandant luidt, dat is mij niet gebleken, eerst moet gij dien tegenzin toonen. Nu begaat de man, die altijd goed heeft opgepast, de een of andere overtreding om daarvoor te worden ge- straft. Na afloop van die straf herhaalt hij zijn verzoek om ontslag. Ja, zegt de commandant, nu is wel de tegenzin gebleken, maar nu moet gij eerst nog weer 6 maanden goed dienen. Wil men nu misbruik maken van de voorgeschreven bepalingen, dan kan dit een cirkelgang worden. Want wanneer dan de man 6 maaanden goed heeft gediend, dan kan de commandant weer zeggen: gij hebt zoo goed gediend, dat ik geloof dat uw vroegere tegenzin in den dienst verdwenen is. Dan moet de man opnieuw de een of andere overtreding begaan, hij krijgt weer straf, en

Mij volkomen aansluitende bij hetgeen de heeren VAN WASSENAER CATWIJCK en DUYMAER VAN TWIST daaromtrent gezegd hebben, herik, dat ten slotte de eenige radicale verbetering is de kinderwerving :aken. De Minister heeft die werving niet noodig.

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK wees er reeds op, dat er nwoordig haast geen matrozen meer zijn, die het tuig en het want nen, omdat men die op de tegenwoordige schepen niet meer heeft. arom dan die opleiding waar al die zaken van vroeger worden geleerd? Ik wijs op een anderen uitweg.

Bij de mariniers heeft de werving op andere wijze plaats. Een marinier rdt aangeworven op 16-jarigen leeftijd en teekent voor 8 jaren, terwijl de matrozen een jongen geworven wordt op 12-jarigen leeftijd; hij kent dan voor 8 jaren, te rekenen van het oogenblik dat hij de opleig verlaat. Wordt daarentegen de marinier aangeworven op 19-jarigen ftijd of daarboven, dan teekent hij slechts voor 6 jaren. Waarom kan Minister de wijze van werven die bij de mariniers bestaat, niet ook or de matrozen toepassen?

Toen wij hier behandelden het wetsontwerp tot reorganisatie van het rps mariniers is gevraagd, of de mariniers, die er thans nog zijn, niet onden opgelost worden in het matrozenpersoneel. Daarop antwoordde de linister: „Overgang naar het matrozenpersoneel zou alleen voor de zeer onge mariniers met behulp eener speciale opleiding mogelijk zijn."

Welnu, er moge daarvoor noodig zijn een speciale opleiding, het kan och volgens den Minister. Ik houd mij daaraan vast en ik meen, dat de Minister hier in de stukken zelf het bewijs heeft gegeven dat de kinderverving niet meer noodig is.

Als de Minister eindelijk daarvan afstapt, dan raakt hij vooreerst los van een zeer kostbare opleiding en tevens raakt hij kwijt een zeer moeilijke quaestie, die altijd aanleiding tot tal van onaangenaamheden zal geven.

Als ik nu beweer, dat het bij de Marine lang niet is zooals het wezen moet, dan vindt dat, helaas! geen weerklank bij dezen Minister. Deze volgt nog altijd het oude betoog, dat wij ook reeds te hooren kregen van de Ministers ELLIS en KRUYS: indien er ontevredenheid bestaat, dan is het zeer gering en komt het door aanblazingen van buiten.

Wij krijgen op bladz. 16 der Memorie van Antwoord weer een aantal van die holle phrasen, die algemeene betuigingen, waaraan wij ten slotte niets hebben. Aan de behandeling der matrozen ligt het niet: „Over de wijze waarop de belangen der ondergeschikten door hunne meerderen worden behartigd, voor zoover de belangen van den dienst dit maar eenigszins toelaten, mag hun een woord van lof hier niet worden onthouden."

Nu wijs ik er toch op, dat, al erken ik gaarne, dat er goede commandanten en over het algemeen goede superieuren zijn, een lof, op deze wijze aan de superieuren in het algemeen toegezwaaid, hoogst verderfelijk en gevaarlijk is; dat daardoor van de Ministerstafel af gesteund wordt een verouderde tactiek, die door tal van oudere officieren nog op het personeel wordt toegepast en die oorzaak is van tal van onaangenaamheden en van voortdurende ontevredenheid onder een deel van het personeel.

Er zijn in het Voorloopig Verslag een aantal gevallen genoemd van slechte behandeling en de juistheid van die critiek wordt voor een deel in de Memorie van Antwoord erkend.

Ik noem bijv. het geval van dien jongen, die zonder reisgeld in den Helder aan den dijk is gezet, die ontslagen werd wegens ongeschiktheid voor den dienst. Hij moest naar Delft en de liefdadigheid der matrozen in den Helder — hij stond nog in de schuld, voor zijn plunje, omdat hij pas een half jaar geleden de opleiding had verlaten — heeft hem aan het

geld voor een spoorkaartje geholpen. De Minister erkent, dat dit niet meer mag voorkomen en maakt nu bepalingen, waardoor voortaan aan dergelijke jongens reisgeld kan worden gegeven.

Ik ben er dankbaar voor, maar ik constateer, dat hier erkend wordt een geval van verkeerde behandeling.

Ook van dat verbod van den commandant van de „Friesland" om een lijst te laten circuleeren voor de weduwe van een overleden matroos wordt de juistheid bewezen, zoodat die commandant van de autoriteiten een reprimande heeft gehad.

Erkend wordt ook, dat de willekeur ten opzichte van de censuur niet moet blijven gehandhaafd, dat er eenheid hierin moet komen; mag ik daarover nog even wat zeggen?

Ik heb voor mij het lijstje van verboden lectuur. Ik constateer vooreerst met groot genoegen, dat het dagblad „Het Volk" daar niet bij is, dat mag aan boord gelezen worden. Maar er staat nu op: „Het Anker", „De Vrije Socialist". „De Wapens Neder" en dan de „Propagandist", een blaadje dat al drie jaar geleden heeft opgehouden te bestaan, waarvan maar drie nummers zijn verschenen, en dat nu, in den jare 1906, op den index geplaatst wordt! Hoe goed de heeren op de hoogte zijn! Verder komt daarop voor het Jaarboekje van den Matrozenbond voor 1904 en de bekende wervingsbrochure.

Maar mag ik er nu nog op wijzen, dat wat er in de laatste jaren hier en daar in de marine verbeterd is ten opzichte van het mindere personeel, alleen te danken is aan de critiek van „Het Anker", hetzelfde blad dat nu door de marine-autoriteiten eenparig op den index is gebracht. Als dat „Anker" er niet geweest was, hadden wij hier wellicht opstanden aan boord van oorlogsschepen gezien, zooals in Rusland en Engeland zijn voorgekomen. Omdat er een middel was om uiting te geven aan de grieven, is hier alles vrij kalm in zijn werk gegaan.

Van één geval wordt de juistheid niet erkend; daarom moet ik er nog een woord van zeggen.

Spr. weidt daarna uit over het doen over boord werpen van een beschrijvingsbrief van den Matrozenbond, waarover in het Voorloopig Verslag werd geklaagd.

Welke gevolgtrekking wordt nu uit dit geval in de Memorie van Antwoord gemaakt? Op bedoelde jaarvergadering van den Bond van Marinematrozen was besloten niet meer gebruik te maken van de bepaling, dat men wenschen van algemeenen en maatschappelijken aard mag indienen. Daarvan zegt de Memorie van Antwoord:

„Aangezien hiermede een poging wordt gedaan om het beheer der zeemacht in de uitoefening van zijn gezag te belemmeren, doordat stemming wordt verzocht over een maatregel, die door het marinebestuur is ingesteld om de wenschen van het personeel te leeren kennen, kan ondergeteekende niet inzien dat hier van een rechtmatige klacht sprake kan zijn."

Mijnheer de Voorzitter! Het kenbaar maken van die wenschen van algemeenen en maatschappelijken aard is geen verplichting, die door het marinebestuur aan de matrozen is opgelegd; het is een eenvoudige bevoegdheid, waarvan de menschen al dan niet gebruik kunnen maken. Er kan dus geen sprake zijn dat hier het marinebeheer wordt belemmerd in de uitoefening van zijn gezag; maar nu komt er nog iets anders bij.

Wat is er besloten op de jaarvergadering van den Matrozenbond? Niet, dat de leden individueel van die bevoegdheid geen gebruik meer zouden maken, maar dat de Bond, *qua* organisatie, dat niet meer doen zou, en mag een bond dat besluit niet nemen? Dat dit het geval is, kan ik zeer duidelijk aantoonen uit het jaarverslag dier jaarvergadering, dat

voor mij heb. Nadat de meer aangehaalde motie is vermeld, staat er lrukkelijk achter — en dit verslag is in Maart 1906 opgesteld, dus lang rdat de Memorie van Antwoord uitkwam —, „dat met deze motie niet oeld is dat nu ook de leden individueel geene verzoeken mogen innen, indien zij daarvan eenig heil verwachten, spreekt van zelf. Dat et ieder voor zich weten. Maar de organisatie bemoeit zich met deze rlijksche indiening van wenschen niet meer."

Het komt mij voor, dat hiermede onwederlegbaar is aangetoond, dat Minister zich in de Memorie van Antwoord ten opzichte van deze ak volkomen heeft vergist en er zeker geen reden was geweest dezen schrijvingsbrief, dat stembiljet of wat dan ook over boord te werpen.

Het zij mij vergund nog een paar gevallen te noemen van verkeerde handeling. Het spijt mij, dat ik dat doen moet, maar ik zal daarbij zoo ort mogelijk zijn. Het is echter noodig om hetgeen daarbij is voorgeallen mede te deelen, ten einde den Minister duidelijk te maken, dat de ehandeling niet is zooals dat behoort.

Wat zegt de Minister van dit geval, dat een ontwikkelingsclub op naatschappelijk gebied, opgericht door de Mariniers- en Matrozenbond, die sprekers uitnoodigt om een verhandeling te komen houden, door de autoriteiten te den Helder wordt tegengewerkt. Door deze club was ook aan eenige officieren van de marine gevraagd een voordracht te houden. Twee hebben dat toegezegd, onder anderen de kapitein ter zee J. KUIL. Die voordrachten worden gewoonlijk gehouden in het gebouw van den Matrozenbond, maar omdat dat gebouw bij de autoriteiten niet goed staat aangeschreven, had men aan die officieren gevraagd of zij ook de voorkeur gaven aan een andere localiteit. Die officieren antwoordden dat zij gaarne wilden optreden, maar dan in de cantinezaal. Daarop heeft het bestuur van den Matrozenbond zich gewend tot het bestuur van de cantinezaal, maar die wilde de zaal niet afstaan. Die officieren konden daar wel een voordracht houden, maar dan onder de supervisie van het bestuur der cantinezaal. Is dat geen bij uitstek kleingeestige behandeling, zeer geschikt om verbittering te kweeken?

Spr. noemt thans nog een paar gevallen van meer persoonlijken aard. Zoo bleek, dat het aan een marinier verboden was te correspondeeren met een ander. Wie zou daar niet het recht toe hebben. Toen die correspondentie toch plaats had, moest bedoelde marinier den brief openmaken. Dit was schending van het briefgeheim.

Een Minister, die voor deze zaken geen oog heeft, die het verloopen van zijn personeel luchtig opvat en geen onderzoek doet naar de heerschende ontevredenheid of er alleen opruiende invloeden van buiten in meent te herkennen, acht ik niet den aangewezen man om in deze moeilijke tijden het stuur van het marineschip in de hand te houden.

Nu zal men misschien zeggen; ja, maar de Minister komt niet alles te weten. Maar daarom juist is gewezen op de strafstatistiek, die nu in het Jaarboek van de marine wordt opgenomen. Wanneer de Minister die statistiek had bestudeerd, dan had hij daaruit kunnen bemerken, dat wij hier niet te doen hebben met een enkel op zich zelf staand geval van een verkeerde behandeling, maar dat het een systeem is.

In het Voorloopig Verslag zijn een paar cijfers genoemd, die mijns inziens niet juist zijn: maar dat komt doordat die statistiek niet geheel in orde is. Zij loopt van 1 Januari tot 1 Juli 1905 en geeft op, dat er in dien tijd waren 2379 gestraften op een bemanning van ongeveer 6000. De Minister antwoordt daarop luchthartig: vindt ge dat zoo erg — dat is maar 13 man per dag op de geheele vloot. Maar als men de statistiek wat nauwkeuriger bestudeert, dan staat de zaak geheel anders. De werke-

en, maar mij komen zij buitengewoon frisch en gezond en suggestief r. Ik twijfel er niet aan of zij zullen vroeger of later ingang vinden.

Mijn conclusie is, dat deze Minister blijk gegeven heeft van weinig st bij zijn moeilijke taak, dat hij met zijn gezag als marine-autoriteit enover een niet-deskundige Kamer tracht een nieuw vlootplan te doen nemen, dat ons in hoofdzaak waardeloos materieel zal geven en de tie ondragelijke lasten zal opleggen, terwijl de noodige bemanning, die reeds niet voltallig is, dreigt steeds onvoltalliger te zullen worden, wijl naar de oorzaak van dat verloop zelfs geen onderzoek wordt gean. Daarom ben ik dan ook van meening, dat het beleid van dezen windsman door de Kamer onomwonden moet worden afgekeurd.

De heer DE WAAL MALEFIJT: Mijnheer de Voorzitter! Ik wil beginen met een kort woord van protest tegen een uitdrukking die door den origen geachten spreker is gebezigd. Die spreker heeft namelijk gezegd, at ten vorigen jare de Minister van Oorlog gered was door den steun an de rechterzijde en hij voegde daaraan toe: dit zal nu wellicht met en Minister van Marine weder net zoo gaan. Ik zie in die woorden een eleediging van een gedeelte van deze Kamer. Bovendien zie ik daarin en vervalsching van het debat van dien aard, dat men er niet sterk genoeg tegen op kan komen. Wanneer wij spreken over de defensie van ons land, mag er, naar mijn meening, geen verschil zijn tusschen rechts en links, dan vallen de politieke partijen weg, dan geldt alleen deze vraag, welke maatregelen zullen wij nemen om het best de verdediging te verzekeren van het land dat ons allen even dierbaar is. Ik wil dan ook vooropstellen, dat ik mij, bij hetgeen ik ga zeggen, op dit standpunt zal plaatsen.

Het gaat dus niet aan tot den Minister te zeggen, gij moet zus of zoo handelen om te zien of gij niet rechts of links steun krijgt.

De heer TROELSTRA: Dat heeft de heer DE VISSER anders gezegd. Volgens hem komt de antithese juist bij het militaire vraagstuk tot haar recht.

De heer DE WAAL MALEFIJT: Ik zal op die interruptie niet ingaan. Ik heb eenvoudig mijn standpunt uiteengezet, en ik meen dat de heer TOELSTRA zelf dit standpunt zal moeten billijken.

Wanneer ik nu overga tot de bespreking van deze begrooting, dan zal ik daarbij zooveel mogelijk kortheid betrachten; er is al zooveel van het geduld der Kamer gevergd, dat ik hetgeen ik te zeggen heb, zooveel mogelijk zal condenseeren.

In de eerste plaats sluit spr. zich dan aan bij die leden van de Kamer die hun leedwezen hebben te kennen gegeven, dat niet is overgelegd het rapport van de commissie, den 25sten Juni 1903 benoemd en geeft redenen waarom.

Intusschen, al hebben wij het rapport zelf niet gezien, de Minister heeft er toch een tweetal zaken uit medegedeeld. In de eerste plaats vinden wij op bladz. 2 van de Memorie van Antwoord vermeld de opdracht, die aan die commissie is verstrekt. Uit die opdracht blijkt dat de commissie ook had te rapporteeren over de financieele gevolgen. Zij kon dus maar niet ins Blaue hinein een en ander, dat wenschelijk was, aangeven, maar had ook wel degelijk met de financieele mogelijkheid rekening te houden. Dit te weten is van groote beteekenis.

En in tweede plaats heeft de Minister ons gezegd wat die commissie voor de verdediging van Nederland aan de zeezijde, voor de kustverdedi-

verdediging van Nederland aan de zeezijde geheel onvoldoende is en handhaving van onze neutraliteit dus ook niet is verzekerd.

Wel heeft de Regeering gepoogd om dien indruk door de Memorie n Antwoord eenigermate te verzachten, door te zeggen: ik kan dit en t materieel nog wat langer gebruiken; maar dit neemt niet weg: de rklaring in de Memorie van Toelichting is eenmaal afgelegd en niet eer te herroepen.

En nu zou ik meenen dat degeen die zoo spreekt als in de Memorie an Toelichting is geschied, niet mag stilzitten. Er moet onverwijld en oortastend worden gehandeld. Het betreft hier een zaak, die niet ons volk lleen geldt, neen, wij hebben hier een punt van internationale beteekenis.

De strategische waarde van Nederland is bij een enkelen blik op de aart voor ieder duidelijk. Wij kunnen, wanneer de Nederlandsche Regee-ing verklaart, dat zij de neutraliteit van het land niet kan handhaven, aet daar niet bij laten. De Regeering had hierop moeten laten volgen een doeltreffend plan om spoedig daarin afdoende verbetering te brengen. Maar juist dit heeft zij niet gedaan. Ik weet, dat men mij zal te gemoet voeren, dat dit geld zal kosten, maar ik wil ook die quaestie onder de oogen zien. Doch enkele opmerkingen nog vooraf. Men mag van de hiervoor noodige uitgaven niet beweren, dat zij improductief zijn en dat dus iedere gulden daarop bespaard zuivere winst is.

Zeker, als er geen marine noodig was en wij, wat wij nu aan onze marine besteden, konden gebruiken bijv. voor subsidieering van stoomvaartlijnen, om onzen handel tot ontwikkeling te brengen, wie zou dat niet toejuichen. Maar zoo is het nu eenmaal niet. Wij zijn niet vrij in onze keuze, wij moeten onze kusten kunnen verdedigen en onze neutraliteit handhaven. Maar als die verplichting, die niemand kan ontkennen, erkend wordt, kan ik mij niet voorstellen hoe men de daarvoor gevoteerde uitgaven kan bestempelen met den naam van improductief.

Neen, improductief zouden zijn de millioenen opgeofferd, indien nu, terwijl wij niet gereed zijn, de nood aan den man kwam en wij geroepen werden onze neutraliteit te handhaven en ons te verdedigen tegen een aanval van de zeezijde. Improductief zouden die uitgaven dan zijn, omdat zij te laat werden gedaan. Improductief zouden de menschenlevens zijn, die dan werden opgeofferd. Improductief de oorlogskosten die dan aan ons als de overwonnen partij zouden worden opgelegd. Improductief zouden zijn bijdragen, die van ons zouden worden gevorderd om vreemde *Dreadnought's* te betalen! Maar niet improductief zijn de uitgaven, die wij nu in vredestijd betalen om onze weermiddelen in orde te brengen, opdat wij onze neutraliteit kunnen doen eerbiedigen en ons onafhankelijk volksbestaan daardoor verzekeren. Als het ons ernst is in deze zaak, als wij onzen rang van vrije natie willen blijven behouden, moeten wij toonen dat het ons daarmede ernst is en dat wij ons de offers willen getroosten, die noodig zijn om aan onze internationale verplichting, de handhaving van onze neutraliteit, te kunnen voldoen.

Ik hoor zeggen: maar de draagkracht der natie!

Ook dit punt, ik zeide het daar straks reeds, wil ik onder de oogen zien. Ik merk allereerst op, dat de som van $84^1/_2$ millioen in de Memorie van Toelichting aangegeven, eenigszins verkeerd is opgevat, als een nog geheel te betalen bedrag, want die $84^1/_2$ millioen zijn voor een deel reeds voldaan.

Immers, er zijn van die schepen, welke de Minister noodig heeft, reeds enkele aanwezig, zoodat men, wanneer men er deze aftrekt, niet $84^1/_2$ millioen krijgt, maar ongeveer 69 à 70 millioen, dus een verschil van $14^1/_2$ millioen. Dit echter in het voorbijgaan.

Laat ik thans ook eens een enkele vergelijking mogen maken met wat andere landen op dit punt doen. Ook dat kan er toe bijdragen om te zien in hoever wat van ons gevraagd wordt, of liever mijns inziens behoorde te worden, bovenmatig mag heeten.

Ik spreek niet over Engeland; daarvan hebben wij heden reeds zooveel vernomen.

Alleen breng ik in herinnering, dat dit land voor dit jaar een Marinebegrooting heeft van 382 000 000, waarvan ruim f 110 000 000 voor nieuwen aanbouw. De marine-uitgaven bedragen daar f 10,14 per hoofd der bevolking. Daarmede kunnen wij ons echter niet vergelijken, want Engeland heeft niet alleen talrijker bevolking, maar die bevolking is ook rijker.

Ik zal ter vergelijking een ander land nemen, dat meer met het onze overeenkomt, namelijk Zweden.

Dit heeft een bevolking van $5^1/_4$ millioen zielen, dus minder dan ons land: de financieele draagkracht van de bevolking is stellig niet grooter dan die van Nederland, en koloniën heeft het in het geheel niet.

Welnu, Zweden heeft voor 1906 uitgetrokken f 19 531 000 voor zijn marine, dat is $14^1/_{10}$ pCt. van de algemeene uitgaven, of f 3,72 per hoofd der bevolking, terwijl die bij ons slechts f 2,63 bedraagt!

Nog één opmerking ten slotte. Kan men toch eigenlijk wel in ernst beweren dat dat zelfde Nederland, dat nog geen 2 jaren geleden een cadeau van 40 millioen gaf aan zijne Oost-Indische koloniën om die tot verdere ontwikkeling te brengen, thans in eens onmachtig zou zijn geworden om jaarlijks 4,2 millioen voor nieuwen aanbouw van schepen te besteden, en zich met een bedrag van 2,5 millioen zou moeten gaan vergenoegen?

Mij dunkt, wanneer men de zaak nuchter en kalm beschouwt, los van alle politieke overwegingen, dan zal men moeten zeggen, dat dit toch een tamelijk dwaze bewering is.

Kan nu mijns inziens een uitgaaf van 4,2 millioen 's jaars voor nieuwen aanbouw niet te groot geacht worden, ik betwist allerminst dat gestreefd moet worden naar bezuiniging en ik meen dat bezuiniging in meer dan één opzicht te vinden is.

Ik zou bijv. willen vragen of er niet te veel marinedirecties zijn, of er niet te veel gerepareerd wordt aan oud materieel, of dat niet te lang in dienst gehouden wordt, of het niet voordeeliger is er wat korter mede te doen en voor die nietswaardige dingen geen geld uit te geven.

Ik kom nu terug op de straks door mij bepleite, dringend noodzakelijke verbetering onzer verdediging aan de zeezijde. Zij kan niet wachten, maar moet onmiddellijk worden aangevat.

Ik wensch daarbij 's Ministers aandacht in het bijzonder te vestigen op hetgeen voorkomt op bladz. 7 van het Voorloopig Verslag. In de afdeelingen is door mij het denkbeeld bepleit — en dit heeft van verschillende zijden bijval gevonden — om nu terstond 20 millioen af te zonderen ten einde in een paar jaren al het noodige torpedomateriaal voor hier en voor Indië aan te schaffen, zoodat wij althans daarmede eindelijk eens gereed komen.

Wanneer de Minister dat doet en te gelijk vasthoudt aan de gebruikelijke 4 millioen 2 ton voor nieuwbouw, dan kan hij daarvan afhouden 2 millioen 3 ton voor rente en aflossing van die leening en houdt hij alle jaren bijna 2 millioen over om voort te gaan met den aanbouw van schepen, die ook niet kunnen worden gemist. Vooral omdat onze kustverdediging en die van Java en tevens de handhaving onzer neutraliteit, hier dadelijk aanzienlijk door zouden worden verzekerd, is dit denkbeeld mijns inziens aanbevelingswaardig.

Ik weet, de Minister is er niet ongeneigd toe, ook in de Mem van Antwoord van Hoofdstuk I is er reeds op gezinspeeld, maar laa Minister nu eens niet lang overwegen — er wordt zooveel overwogen maar een kloek en flink besluit nemen, als een rond zeeman, en komen met een plan van aanbouw, en in eens aanvragen datgene wa noodig heeft om ons land aan de zeezijde, zooveel de marine aan in een behoorlijken staat van verdediging te brengen.

Nu geldt van dit plan niet de bedenking, die ik anders dadelijk deelen, dat dan al het materieel te gelijk oud wordt en er geen gele heid is om van de voortschrijdende techniek behoorlijk partij te trek

Ik heb aangenomen, dat een torpedoboot slechts 15 jaren mee ka

Wanneer nu de leening in 10 jaar afloopt — heeft men vijf j waarin men niet behoeft af te lossen en weer nieuw materieel kan schaffen. Men kan hiertegen dus niet aanvoeren, dat op een geg tijdstip de geheele torpedovloot verouderd zou zijn, want als de ge leening zou zijn afgelost, zouden de oudste booten hoogstens tien jaa dienst zijn.

Het plan komt mij zoo eenvoudig voor, dat ik niet begrijp wa de Minister er zelf niet mede gekomen is.

Nu nog een enkel woord over het aangevraagde pantserschip.

Ik moet zeggen, dat ik dit voorstel met gemengde gevoelens vernomen. Het is altijd, zooals de Minister te recht zegt, een zeer m lijke zaak te beslissen welk soort schip voor ons noodig is. Dat wij pan schepen moeten hebben, die overtuiging staat bij mij vast; de vra maar van welke grootte.

Omdat het zoo moeilijk is tot een bepaalde opinie in deze te ko heb ik eens nagegaan hoe het op dit gebied in andere landen gestel die met het onze zoo ongeveer op één lijn staan, n.l. in Denemar Noorwegen, Zweden en Griekenland.

Ik heb daarbij gevonden, dat in Denemarken het grootste schip kustpantserschip is van 3415 ton, dat in 1901 gereed kwam. In 1905 is tweede, van dezelfde grootte, van stapel geloopen en een derde van type is in aanbouw.

Noorwegen, heeft als grootste pantserschip er een van 3847 to bovendien nog twee van 3556 ton.

Het grootste schip van Zweden is er een van 4203, terwijl er ee stapel staat van 4100 ton. De 11 andere hebben een waterverplaatsing tusschen de 3000 en 3600 ton.

Griekenland heeft als grootste schepen drie pantserschepen van ton. Zelfs Noord-Amerika heeft een elftal van die schepen van tuss de drie- en vierduizend ton.

Waar ik dus zie, dat verschillende Mogendheden die met ons, wa financieele kracht en positie in de groote volkerenmaatschappij aang vrijwel gelijk staan, in aanbouw van een zelfs nog belangrijk kleiner s van pantserschepen dan onze „Heemskerck" voordeel zien, voel ik neiging ook voor ons land in een schip als door den Minister is voorges te berusten. Het zal mij echter aangenaam zijn, indien de Minister van de wenschelijkheid er van nog meer kan overtuigen. In geen g zal ik er toe medewerken om dit schip van de begrooting af te vo zonder er iets anders voor in de plaats te stellen. Want die leden d Vergadering, die absoluut niets voor de vloot willen uitgeven, zou deze gelegenheid aangrijpen om dit jaar iedere versterking van de ma onmogelijk te maken. Daartoe nu wensch ik niet mede te werken. verantwoordelijkheid wil ik niet op mij laden. Kan er een compromis sloten worden, waardoor wij òf een grooter schip krijgen, òf er een v

stel van den Minister zal komen om het volgende jaar 4,2 millioen aan het torpedomaterieel te besteden, dan wil ik ook daartoe medewerken. Maar als de Minister dit schip terugneemt, moet er iets anders voor in de plaats gesteld worden. Deze Kamer mag mijns inziens de verantwoordelijkheid niet op zich nemen om zelfs een zoo bescheiden versterking der vloot, als thans door den Minister wordt voorgesteld, onmogelijk te maken.

Het zij mij vergund nog één opmerking hierbij te voegen. Ik heb onlangs een werkje gelezen van den luitenant ter zee baron VAN ASBECK, over de uitkomsten van den oorlog in Oost-Azië, dat de deugd heeft, dat het ook voor een leek begrijpelijk is. Daardoor ben ik gaan begrijpen van hoe groote waarde het is, wanneer eenige schepen van gelijke bewapening te gelijker tijd in zee kunnen loopen en elkaar kunnen steunen, want dan wordt de waarde van elk schip meer dan verdubbeld.

Welnu, ook om die reden zal ik, wanneer de Minister aanbouw van een grooter schip thans nog niet kan voorstellen, aan het thans aangevraagde mijn stem met vrijmoedigheid geven.

De heer VAN KARNEBEEK: Mijnheer de Voorzitter! In deze discussie — dat ligt voor de hand — zal ieder spreker zijn meening te kennen geven omtrent de quaestie van de schepen, en zoo wil ik ook de korte rede, die ik wensch te houden, aanvangen door met te zeggen hoe ik daaromtrent denk.

Het inzicht van den heer Minister omtrent de te bouwen schepen, zoowel voor Indië als voor onze defensie in Europa, kan ik wel deelen.

Ik beoordeel dat natuurlijk van het standpunt van een leek, maar ik onderstel, dat dit wel het standpunt zal zijn van de overgroote meerderheid van de Leden der Kamer. Ik heb van de critiek, die op het inzicht van den Minister van verschillende kanten is gegeven, niet alleen in de stukken in de Kamer, maar ook daar buiten, zooveel ik kan kennis genomen, maar ben daardoor niet geschokt in de overtuiging, dat de Minister de zaak juist inziet.

Begrijp ik het goed, dan komt het daarop neer, dat de Minister voor onze defensie ter zee hier in Europa een vloot van torpedoschepen van verschillend gehalte noodig acht, voor een groot deel vrij krachtige. Maar de Minister meent, en ik geloof geheel en al te recht, dat men aan die vloot van torpedoschepen niets heeft, indien deze niet gesteund wordt door eenige pantserschepen. Die schepen moeten natuurlijk zijn de krachtigste, die wij kunnen gebruiken met het oog op onze zeegaten, en zoo komt de Minister er toe een zeker aantal pantserschepen noodig te achten ter bescherming van de aanvallen der torpedobooten, welke schepen 5000 ton waterverplaatsing zullen hebben. Nu behoeven wij ons over de grootte van die schepen, zoowel hier als in Indië, niet zoo ongerust te maken, want het spreekt vanzelf, dat wij, wat grootte en kosten betreft, altijd gebonden zijn aan hetgeen de zeegaten hier en in Indië mogelijk maken, zoodat ik meen, dat wij voor Europa niet verder kunnen gaan dan tot 5000 ton en voor Indië tot 7000 ton waterverplaatsing.

Spreker zegt geen *Dreadnought's* te verwachten ter vernieling van onze torpedobooten en vlugge kruisers.

Ook voor Indië kan spr. zich met het denkbeeld van den Minister vereenigen. Natuurlijk zullen daar de eischen wel verschillend zijn van die voor de taak onzer zeemacht in Europa, omdat daar het uitgestrekte zeegebied van onzen Archipel moet doorkruist worden; maar het denkbeeld van den Minister komt toch ook voor Indië hoofdzakelijk neer op een flink aantal krachtige torpedobooten, gesteund door pantserschepen, die daar

wat grooter kunnen zijn, dan onze zeegaten toelaten. Hij vraagt Oosterdoksluis tijdig ruim genoeg zal zijn voor schepen van 7000 t komt daarna tot een ander punt naar aanleiding van een verklari vinden in de Memorie van Toelichting en in verband met de geda wisseling die reeds bij de Indische begrooting heeft plaats gehad or de quaestie van de sterkte der zeemacht in Indië en van het betale de kosten daarvoor.

Bedoelde verklaring in de Memorie van Toelichting noopt mij t ernstig woord. Die twee zaken, namelijk de sterkte van het zoogena auxiliair eskader in Indië en de quaestie wie de kosten daarvan betalen, worden veelal door elkander gemengd en daardoor krijgt heele zaak een onzuiver karakter.

Aan den eenen kant zegt men: de sterkte van het Indische es het zoogenaamde auxiliair 'eskader, hangt af van hetgeen de Ministe Koloniën daarvoor beschikbaar stelt ten laste van Indië; aan den an kant zegt men: de Minister van Koloniën stelt een vast bedrag da beschikbaar, en zijn er meer schepen noodig, dan maakt de Ministe Koloniën geen bezwaar en de Gouverneur-Generaal ook niet, maa moet het meerdere door het moederland bekostigd worden. wordt, naar het mij voorkomt, door een en ander de quaestie on gesteld.

Mij komt het voor, dat in deze zaak maar één goede regeling mo is en die is deze, dat het auxiliair eskader in Indië de sterkte hebben, die noodig is voor de instandhouding van ons gezag in Indi zorg, dat de daarvoor noodige schepen er zijn, is ten laste van het m land, maar voor het gebruik dat van die schepen gemaakt wordt in moet Indië opkomen. Dit moet door Indië betaald worden. Het ligt de hand, dat dit het eenige goede stelsel is.

Nu kan men natuurlijk een minimum regel maken wat betre aantal schepen en ook wat aangaat de kosten, die Indië zal bijdragen; dan wensch ik dienaangaande toch een opmerking. Dit jaar teld auxiliair eskader in Indië slechts 5 schepen — een schip minde bepaald is bij het Koninklijk besluit van 1897 — en wat heeft me gezien? Dat zelfs voor een betrekkelijk zoo onbeteekenende expediti die naar Bali het gansche auxiliair eskader dienst heeft moeten doen zij er dus, zelfs bij het stellen van een minimum, wel op bedacht da te klein te nemen.

Spreker behandelt daarna de afspraak tusschen Koloniën en M om slechts 5 schepen voor Indië te bestemmen en zegt o.a.:

Gij, Minister van Marine, heeft de Minister van Koloniën gezegd, misschien een sterke scheepsmacht voor Indië noodig achten, of miss grootere schepen, die in het gebruik duurder zijn; dat gaat mij, Mi van Koloniën, niet aan, daar trek ik mij niets van aan, dat gaat b mij om; en de Minister van Marine heeft dat geaccepteerd. Dit nu mij zeer getroffen. Dit acht ik een verderfelijk en absoluut onaanneem stelsel. Dat acht ik iets waarvoor ik zelfs geen verklaring kan vinde

Mij dunkt, dat Regeering zich daarmede op het standpunt plaatst de instandhouding van het Nederlandsch gezag in Nederlandsch-Indië sl tot op zekere hoogte een Nederlandsch-Indisch belang is. Dat mag oogenblik worden toegegeven. Mijnheer de Voorzitter! ik protesteer een dergelijke opvatting. De instandhouding van het Nederlandsch gez Nederlandsch-Indië is *in de eerste plaats* een Nederlandsch-Indisch be Het gaat niet aan, dat de Nederlandsche Minister van Koloniën, in zaak ook, het standpunt inneme, dat het behoud van Nederlandsch slechts tot op zekere hoogte een belang van Nederlandsch-Indië zou

Misschien is naar aanleiding van de opmerking die in het Voorloopig Verslag te dezer zake gemaakt is, wel ingezien, dat hetgeen in de Memorie van Toelichting stond, niet door den beugel kon, en nu komt daarom in de Memorie van Antwoord de Minister van Marine met de nadere verklaring, dat de mededeeling van de Memorie van Antwoord slechts een *tijdelijke* afspraak bedoelde. Intusschen zal die tijdelijke afspraak, dat blijkt uit hetgeen de Minister heeft medegedeeld, tot basis worden genomen van het Koninklijk besluit.

Nu mag evenwel, naar het mij voorkomt, geen Koninklijk besluit berusten op eén zoo verkeerde opvatting als ik zooeven heb geschetst. En daarenboven, wat is er van dat tijdelijke? Er is in de stukken aan herinnerd, dat de vorige commissie die in deze materie had te onderzoeken en de regeling van 1897 heeft ontworpen die nu nog geldt, 7 jaar bezig is geweest. Dat tijdelijke kan dus betrekkelijk nog al lang duren.

Nu nog een ander punt waarover ik een woord in het midden wensch te brengen.

In het Voorloopig Verslag omtrent hoofdstuk VIII der Staatsbegrooting is aan den Minister van Oorlog gevraagd waarom hij niet, zooals zijn collega van Marine, ontslag gaf aan militairen die behept waren met anti-militaire eigenschappen. De Minister van Oorlog heeft daarop geantwoord, dat hij dit niet noodig vond; dat hij andere middelen had om in dit euvel te voorzien, zooals het instructie-bataljon en de instructie-compagnie. Ook mij heeft het wel eens getroffen, dat dit verwijderen uit den dienst wegens anti-militaire eigenschappen, met kwijtschelding van de verbintenis die de anti-militarist op zich heeft genomen, ingevoerd door des Ministers ambtsvoorganger, toch een heel zonderling stelsel is. In de praktijk volgt daaruit een premie op anti-militaire eigenschappen. Den matroos, wellicht opgehitst door die fatale en afschuwelijke anti-militairistische propaganda welke in onze marine zoovele offers maakt, verdriet het langer te dienen. Wellicht had hij zelf nog niet zooveel tegen den dienst, maar den man wordt de kop warm gemaakt, en het is gemakkelijk genoeg om zich die anti-militaire eigenschappen aan te schaffen, gemakkelijk genoeg blijken te geven dat men zulke eigenschappen heeft: men gedraagt zich maar zoo alsof men ze heeft. Hij wordt dus ontslagen, wegens anti-militaire eigenschappen. Dit wordt wel bij het ontslag vermeld, maar aangezien hij niets liever wenscht dan te worden ontslagen, laat hem dit onverschillig.

Nu vraag ik: is dit nu eigenlijk wel de goede weg? Wanneer de Minister van Oorlog ook te doen heeft met anti-militaristen, maar de middelen van zijn ambtgenoot van Marine tegen dat euvel niet behoeft, kan dan de Minister van Marine ook niet een middel vinden om het veel verkieslijker voorbeeld van zijn ambtgenoot van Oorlog te volgen?

Tót slot kom ik terug op mijn punt van uitgang, de groote quaestie van den aanbouw van schepen, maar thans niet van een technisch standpunt. Met het technisch inzicht van den Minister kan ik mij vereenigen, maar met zijn slappe uitvoering niet. De Minister geeft ons bij de Memorie van Toelichting een staat, voorstellende hoe hij zich de uitvoering zijner inzichten denkt en dan vind ik, dat het tot 1931 zal duren voor zijn plan is uitgevoerd. Nu zal ik niet zeggen dat wat in 1931 gebeuren zal in ons vaderland mij onverschillig laat, maar die toestand van 1931 laat mij thans in 1906, toch koud. Ik geef er de voorkeur aan, ik reken mij verplicht, mijn gezichtseinder meer in te krimpen, een beperkter gezichtsveld te nemen voor de beslissing van heden. En dan begin ik met het eerste jaar, waarvoor deze begrooting moet dienen; daarin zal volgens 's Ministers plan voor aanbouw van nieuwe schepen slechts besteed worden f 2.225.000. Ik herinner er aan, dat het sedert een reeks van jaren als het ware adat

geworden is in ons land, dat jaarlijksch voo
kunnen besteed worden een bedrag van f 4.2
Opvolgende Ministers hebben dit kunn
cieelen toestand te schaden. Nu vraag ik n
cieele toestand van ons land zoo achteruitge
is waar. Wij verheugen ons in een merkwa
de middelen, een onmiskenbaar bewijs voor
die in ons land heerschen. En nu zouden
landsbelang geldt, niet meer die 4,2 millio
aanbouw van nieuwe schepen! Als ik den b
vind ik in het eerste jaar een minimale uit
klimmende tot 1931, slechts 4 jaren waarin
scheepsbouw bereikt wordt. Verder vind ik
het pantserschip type-„Heemskerck" slecht
torpedoboot, terwijl eigenlijk volgens den reg
bouw van nieuwe schepen mag worden uitg
den aanbouw van torpedobooten zou kunnen
Financieel zou daartegen geen bezwaar
achteruitgegaan sedert de jaren dat 4,2 mi
aanbouw van nieuwe schepen. Hoe is dan d
uitvoering van hetgeen de Minister noodig a
in het Voorloopig Verslag op bladz. 10, door
door een partijprogram verhinderd werd iets m
dan hij voor dit en volgende jaren doet.
Dat betoog nu moet ik ten zeerste w
redenen, die ik bij de algemeene beschouwin
heb ontwikkeld, waarom dit Ministerie zich
Kamer kan beroepen op een partij-programm
elk beroep in elke quaestie op een partijpr
rechtigden eisch als het groote belang van
male onaannemelijk acht en verwerp.
Dit bezwaar is voor mij zoo groot en zo
leedwezen vrees, ditmaal aan hoofdstuk VI n
geven.

De heer Talma: Mijnheer de Voorzitter!
uit Breukelen, die zooeven zijn standpunt, d
van deze zaak wordt ingenomen, heeft ui
hem zeker niet zou kunnen verbeteren, zou
niet een overweging was, die mij dringt iets
vroeg komt, omdat ik vind, dat na al de
opkomen van een zuiver negatief resultaa
regeling van onze defensie-belangen van zeer
Wij hooren dezer dagen telkens en telkens
dat de voorstellen van den Minister onvoldo
hij vraagt eigenlijk niet kunnen voldoen aa
hooren te beantwoorden, maar bij de meest
worden, dat zij, wanneer zij de verantwoord
inderdaad zelf voor zich hadden een plan va
behoorlijk zou uitzien in een brochure of ee
Tweede Kamer eenige kans had te kunnen
Men heeft ten slotte niets aan allerlei vl
cussieerd en beredeneerd. Wij hebben voor d
schepen en kanonnen die bestaan.
Ik spreek van onze kustdefensie, omdat

opzicht het plan van den Minister duidelijk is — ook waneer hij groote hepen voor den dienst in Europa voorstelt, die schepen toch bestemd llen zijn voor kustdefensie. Hij wil er niet op uit om met de vloten van dere natiën zeeslagen te leveren, maar hij wil zijn schepen bouwen om et materieel, dat onmiddellijk bestemd is om den toegang tot onze kust beletten, te versterken en in staat te stellen zijn taak te volbrengen.

Nu meen ik — althans ik heb dien indruk gekregen —, dat ten aanzien an de beperking der taak van de marine in Europa tot kustdefensie, een ommunis consensus bestaat onder allen, die zich omtrent dit punt hebben uitgesproken. Wij moeten echter toch op onze hoede zijn.

Ik heb heden gehoord de redevoering van den heer THOMSON, een redevoering, zooals wij die van den geachten spreker gewend zijn, vol vuur en overtuiging uitgesproken.

Hoe moet het dien geachten spreker te moede zijn geweest, toen hij op een bepaald deel zijner rede een enorm succes had, toen degenen, die zich bevonden in zijn onmiddellijke nabijheid, zich bijna niet konden weerhouden van openlijke bewijzen van goedkeuring te geven. Wie waren dat en welk was dat deel zijner rede? Het was toen hij uiteenzette den droevigen toestand van ons marinematerieel, en toen had hij succes bij hen van wie hij overtuigd is dat hij, als het hem eens mocht gegeven worden hier materieel aan te vragen dat hij noodig zou achten voor afdoende kustdefensie, in hen in de eerste plaats tegenstanders zal vinden.

Dit is het bedenkelijke der zaak.

Daarom zou het van zeer groote beteekenis zijn als wij in deze Kamer bij deze discussie konden komen tot een meer positief resultaat.

Nu hebben wij allerlei critiek hooren uitoefenen, speciaal op het pantserschip dat aangevraagd wordt voor den dienst in Europa, en wanneer ik de zaak goed begrepen heb is de positie van de deskundigen die bezwaren hebben tegen den bouw van een schip voor Europa van ander karakter ten aanzien van den bouw van een pantserschip in Indië.

Nu wordt ons een amendement voorgesteld, waarbij vervallen zal de bouw van een pantserschip. Dat is een amendement — ik behoef het niet uiteen te zetten na de uitvoerige uiteenzetting van den geachten afgevaardigde uit Breukelen —, dat de sympathie dergenen die meenen, dat wij ten opzichte van het vlootplan niet kunnen en mogen komen tot stilstand, niet kan hebben.

Maar is het wel juist te zeggen dat het amendement bedoelt geen pantserschepen te bouwen? Bedoelt het niet meer geen pantserschepen te bouwen voor Europa?

Wanneer ik dit onderwerp en de stukken nalees, zie ik, dat de Minister van Marine zelf eigenlijk ook liever iets anders zou willen dan hij voorstelt.

Hij zegt reeds in de Memorie van Toelichting, dus zonder dat van uit de Kamer eenige drang werd uitgeoefend:

„Nu de bouw van het pantserschip „Heemskerck" op 's Rijks werf te Amsterdam in het jaar 1907 ten einde loopt, zoude ondergeteekende er de voorkeur aan hebben gegeven, bij dezelfde inrichting een pantserschip van het grootere type voor den dienst in de koloniën in aanbouw te brengen. Zooals bekend, zijn evenwel de afmetingen der doorvaart tusschen het Oosterdok en het IJ vooralsnog hiertegen een beletsel."

Hier zegt de Minister dus uitdrukkelijk, dat het voorstel dat hij ons doet, van aanbouw van een pantserschip voor den dienst in Europa, eigenlijk niet het voorstel is, dat hij met het oog op de mérites der zaak thans bij de Tweede Kamer zou brengen, maar dat, zoo hij vrij was, hij zou voorstellen een pantserschip voor Indië.

Nu zegt hij: dat kan niet om de doorvaart. Nu heeft mij getroffen,

wat voorkomt in het „Gemeenteblad" van Amsterdam van 7 December 1
waarin aan den gemeenteraad van Amsterdam een voorstel gedaan w
waardoor mijns inziens de zaak van de Oosterdoksluis tot oplossing
komen. De vraag die de geachte afgevaardigde uit Utrecht deed of, wan
die Oosterdoksluis in orde komt, er een wijdere doorvaart zou komen
18 M., wordt in dat voorstel in dezen zin nu beantwoord: het zou
doorvaart van 25 M. worden.

Nu is mij medegedeeld, dat zij, die deze zaak in handen hebben,
voorstellen dat de afbouw van het werk, dat noodig zal zijn om
zaak in orde te brengen, minder tijd zal vorderen dan de Minister vol
de Memorie van Toelichting voor den aanbouw van een schip voor I
noodig heeft.

Wanneer dat zoo is, dan kan dus gezegd worden, dat volgens
stukken op het oogenblik de Minister er toe kon komen om een schi
bouwen, waartegen in en buiten de Kamer oneindig veel minder bezw
zou bestaan dan tegen het schip voor Europa. Ik zeg niet dat ik t
het schip in Europa ben; ik zal mij in dezen strijd tusschen deskund
geen oordeel aanmatigen, en waar ik er zóó voor sta, ben ik van na
geneigd om den verantwoordelijken Minister te volgen in de lijn, di
aangeeft. Maar al zou ik op dit oogenblik geneigd zijn dat te doen,
helpt den Minister niets en de vloot nog minder, of een schip, door
Excellentie voorgesteld, zal worden aangenomen.

Dan nog iets.

Tusschen de Kamer en den Minister bestaat absolute overeenstemn
ten opzichte van de noodzakelijkheid van torpedo-materieel voor den di
in Europa. Met het oog op dezen stand van zaken wil ik een voorstel
teneinde iets te bereiken. Ik doe dit geheel voor mijn eigen verantwoor
maar ik meen toch dat het nuttig is te pogen het zoo ver te bren
dat er een uitspraak van de Kamer kan komen, waarin een positief oo
wordt uitgesproken dat als het ware als een basis kan zijn, wanneer
bij de artikelen gaan bepalen welke speciale dingen wij willen en w
wij niet willen. Een amendement om het pantserschip voor den diens
Europa te maken tot een pantserschip voor den dienst in Indië is
mogelijk, want in het wetsontwerp tot vaststelling van hoofdstuk VI
begrooting komt geen enkel woord voor over den aard van het schip
gebouwd moet worden.

Ook in de cijfers is geen verandering te brengen, want als il
cijfers naga, die de Minister ons in de bijlagen van de Memorie
Toelichting voorlegt, dan zie ik, dat Zijn Excellentie zoowel bij het groo
als bij het kleinere schip het eerste jaar één millioen uitgeeft.

Wij hebben dus geen ander middel om ons uit te spreken dar
wijze van een motie en dan staat het aan den Minister om te zeggen
hij daarover denkt. Ik neem daarom de vrijheid de volgende motie
te stellen:

„De Kamer,

van oordeel, dat aanbouw van een pantserschip voor den diens
de koloniën en aanschaffing van torpedomaterieel voor de verdediging
het Rijk in Europa den voorrang verdienen boven den aanbouw van
pantserschip voor den dienst in Europa,

gaat over tot de orde van den dag."

Ik hoop, dat de Minister mij goed zal verstaan. Ik zeg niet, da
het algemeen pantserschepen voor Indië den voorrang hebben b
pantserschepen in Europa — dat is een technische quaestie, waarove
het oordeel gaarne aan anderen overlaat — ik zeg niet dat pantsersch
in Europa in het algemeen den voorrang verdienen boven torpedomate

in Europa. Ik zeg alleen, dat, als wij op dit oogenblik geld hebben om te besteden voor aanbouw, het den voorraug verdient te bouwen een pantserschip voor Indië en torpedobooten voor het Rijk in Europa. Andere beteekenis heeft deze motie niet, en ik hoop dat de Minister en de Kamer deze motie in welwillende overweging zullen nemen.

De VOORZITTER: Door den heer TALMA wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

van oordeel, dat aanbouw van een pantserschip voor den dienst in de koloniën en aanschaffing van torpedomateriaal voor de verdediging van het Rijk in Europa den voorrang verdient boven den aanbouw van een pantserschip voor den dienst in Europa,

gaat over tot de orde van den dag.

De motie van den heer TALMA wordt ondersteund door de heeren ELAND, LELY, DUYMAER VAN TWIST, VAN BYLANDT en VAN VUUREN, en maakt mitsdien een onderwerp van behandeling uit.

De VOORZITTER: Ik stel voor deze motie te behandelen gelijktijdig met het aan de orde zijnde hoofdstuk der Staatsbegrooting.

Daartoe wordt besloten.

De heer ELAND: Mijnheer de Voorzitter! Ik geloof, dat ik ook spreek uit naam van verscheidene mijner politieke vrienden, wanneer ik zeg, dat de zooeven voorgestelde motie mijn volle sympathie heeft. Ik heb mij tot nu toe niet in deze discussie gemengd, maar wanneer ik dat gedaan zou hebben, zou ik hebben gezegd, dat voor mij de groote moeilijkheid van mijn stem te bepalen hierin bestaat, dat die beslissing naar mijn meening niet op goede gronden genomen kan worden, wanneer deze zaak niet beschouwd wordt in verband met de kustverdediging in haar geheel; en aangezien wij op het gebied voor de kustverdediging de noodige gegevens missen, zoo geloof ik, dat deze zaak niet behandeld moet worden voordat wij van die zaak geheel op de hoogte zijn. Ik geloof werkelijk, dat tusschen die twee zaken een onverbreekbaar verband bestaat.

Nu ik toch aan het woord ben wensch ik verder op te merken, dat hoe langer hoe meer een geest zich ontwikkelt in de Kamer om onze kracht kleiner voor te stellen dan zij werkelijk is. Zelfs wanneer men niet overdrijft, dan zou ik mij nog daartegen verzetten. Ik geloof, dat het verkeerd is aanhoudend te wijzen op onze kleinheid en zwakheid. Het waee zeker misplaatst het omgekeerde stelsel toe te paŝsen, doch wèl zou ik willen, dat wij een klein beetje overnamen van de Amerikanen, die zoo bijzonder uitmunten op het gebied der reclame. Zoo hebben wij hedenmorgen een mededeeling ontvangen, welke mij aan die reclame deed denken. De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK toonde aan, hoe in den Amerikaanschen burgeroorlog vrees bestond voor een klein schip. Ik vermoed dat hier werkelijk reclame in het spel is, want ik kan nog een ander voorbeeld noemen door te wijzen op hetgeen gebeurd is in denzelfden burgeroorlog in de haven van Charleston. Volgens de door de Zuidelijken alom verspreide berichten lagen in de haven van Charleston de hindernissen in zoo groote mate opeengehoopt, dat om zoo te zeggen een roeiboot er niet door kon zonder gevaar om in de lucht te vliegen. Dat is de reden geweest, dat de Noordelijken Charleston niet van de zeezijde hebben durven aanvallen. En wat is later gebleken? Dat de geheele zaak bestond uit wat balken, spoorstaven, teertonnen en dergelijke

meer, zoodat de versperring feitelijk niets beteekende; wanneer de delijke vloot om zoo te zeggen met volle zeilen was binnengevare zij niet den minsten last hebben gehad van al die zaken, waar waarde met zooveel reclame was rondgebazuind. Ik zou willen: n wij nu juist die soort van reclame zouden toepassen, maar toch d in tegengestelde richting iets minder deden. Er is hier een Minist Oorlog geweest, sedert lang overleden, die toen hem in deze werd gevraagd, of de haven van IJmuiden zou worden versperd, verk dat dat te gevaarlijk zou zijn; maar ik zou meenen, dat die Minist moeten zeggen: wij leggen die haven zoo vol, dat er geen spo vijand in kan komen. Ik weet uit zeer nauwkeurige bron, dat men buitenland ook zoo handelt; in zeker land werd jaren achtereen begrooting een belangrijke post voor versperringen gebracht, w echter geen cent werd uitgegeven; maar naar buiten meent men, versperringen er liggen. Laat ons daarom niet aanhoudend zegge wij zoo zwak zijn en niets kunnen; en wanneer wij er geen go kunnen zeggen, dat wij er dan ook geen kwaad van spreken.

De heer MARCHANT: Mijnheer de Voorzitter! Het zij mij vero op dit late uur nog een enkel woord te spreken tevens als toelichti het amendement door mij met twee andere leden ingediend; een dement waarvan de toelichting volgens uw verlangen, Mijnheer de zitter, zal moeten vallen in de algemeene beschouwingen.

Het komt mij voor, dat sommige van de heeren die heden het hebben gevoerd in hun beschouwingen wat te algemeen zijn ge hierom wat te algemeen, omdat wij bij deze begrooting hebben te sp over het beleid van dezen Minister, zooals dat, in de stukken weerge voor ons ligt. En nu komt het mij voor, dat het beleid van dezen Mi zich afspiegelt in het voorstel, dat een onafscheidelijk deel uitmaak deze begrooting; het voorstel tot aanbouw van de tweede „Heemsk

Wanneer wij het beleid van den Minister, zooals het hier wor annonceerd, willen beoordeelen, is het noodzakelijk, dat wij zonder sc den toestand van ons defensiewezen vrij uit blootleggen.

Ik gevoel wel iets voor de waarschuwing van sprekers als de g afgevaardigde uit Tietjerksteradeel en de geachte spreker die mij ging, tegen de toejuiching op die wijze geoogst van hen, wien het belangen der defensie geen ernst is en die dan ook liefst maar al de war zouden sturen.

Toch is dat blootleggen onvermijdelijk. Waar wij in de eerste ons voor hebben te wachten, is dit, dat wij ons verbeelden beh gewapend te zijn tegen een buitenlandschen vijand, terwijl dit in lijkheid niet het geval is. Wanneer men hier van verschillende k hoort waarschuwen: spreek daar toch niet over, doe toch alsof w doende gewapend zijn tegen een buitenlandschen vijand, dan ka daardoor slechts bereiken, dat wij voortgaan in de sleur, welke tot d jaren lang in deze Kamer door de meerderheid is gevolgd. Aldus h wij uit den treurigen toestand waarin ons defensiewezen sedert jare keert, geen stap in betere richting gedaan.

Dit gevoelden de Ministers zelf, die ingrijpende maatregelen voor tot verbetering. Zij begrepen geen meerderheid te zullen krijgen, w zij niet begonnen met te zeggen: mijn maatregelen zijn noodig, wa land is niet te verdedigen.

De heer THOMSON: Het moeras van den Minister ELAND.

De heer MARCHANT: Zooals de heer THOMSON opmerkt, heeft

heer ELAND, toen hij Minister van Oorlog was, verklaard: wij zitten in een moeras; ik zal zorgen, dat wij er uitkomen. Deze erkentenis is een onmisbare voorwaarde om te komen tot verbetering van den toestand.

Zoo moeten wij in twee tempo's werken. Dit is even goed het geval met de defensie te land als met de defensie ter zee. Wij moeten beginnen met de zaken onder de oogen te zien. Het eerste werk is alle kaarten open te leggen. Zoolang men dit weigert en doet alsof onze weermacht iets beteekent, terwijl zij inderdaad niets beteekent, zoolang men, evenals ten aanzien van de defensie te land, zich blijft verzetten tegen een algemeen onderzoek dat den geheelen toestand zooals die in werkelijkheid op dit oogenblik is, bloot legt, is het naar mijn overtuiging onmogelijk om tot een beteren toestand te komen.

Nu bewijst deze Minister in deze begrooting en in hetgeen hij tot toelichting van die begrooting heeft geschreven, dat hij niet staat op het standpunt dat door mij is aangegeven als noodzakelijk om vooruit te komen. Het voorstel dat deze begrooting beheerscht toont aan, dat deze Minister voortgaat in de sleur, die tot dusverre is gevolgd.

Wanneer ik naga wat tot dusverre in deze Kamer is gezegd tot verdediging van het beleid van dezen Minister, dan word ik in die meening nog meer versterkt.

Het merkwaardige feit heeft zich voorgedaan, dat het voorstel van dezen Minister buiten de Kamer nagenoeg algemeen is afgekeurd. Niet alleen in anti-militairistische bladen, waarvan de Minister zich met een glimlach kan afmaken, maar ook in die organen, die een Minister in den regel krachtdadiger steunen naarmate hij meer vraagt voor de vloot. Eveneens verklaarden zich tegen dit voorstel bijna alle deskundigen, die zich buiten de Kamer over de zaak hebben uitgelaten.

Dat is een feit van beteekenis. Of de Minister nu al glimlachend aan de Regeeringstafel zit en doet alsof die critiek hem langs zijn koude kleeren afglijdt, daarmede is zij niet weerlegd.

Voor ons, leden dezer Kamer, is die algemeene afkeuring van gewicht, omdat wij als niet deskundig buiten staat zijn om zonder voorlichting een zelfstandig oordeel te vormen over hetgeen ons in de begrooting wordt voorgelegd.

Wanneer ik nu zie wat de verdedigers van het beleid van den Minister heden in het midden hebben gebracht, kom ik tot enkele weinige argumenten, die weinig steekhoudend kunnen worden genoemd.

Er zijn twee argumenten, die men niet ronduit durft uitspreken, maar die toch hier en daar doorschemeren.

Vooreerst, dat men een schip moet hebben om de werf te Amsterdam aan den gang te houden. De Minister noemt de werf wel (bladz. 13 Memorie van Antwoord), maar hij spreekt alleen van de regelmatige *verdeeling* van het werk aldaar. Juist het feit, dat men dit argument uitdrukkelijk hoort bezigen, ontslaat mij van den plicht het uitdrukkelijk te bestrijden. Het is reeds herhaaldelijk in de Kamer betoogd: men moet die werf niet kunstmatig aan den gang houden door het bouwen van pantserschepen, die niet noodig zijn, wij kunnen de millioenen beter gebruiken.

Het tweede argument is, dat wij eenmaal wat moeten uitgeven om ons fatsoen op te houden. Men vraagt niet of een degelijk pantserschip voldoende zal zijn om onze neutraliteit te handhaven of ons tegen een vijand te verdedigen, maar zegt eenvoudig: op papier dienen wij nu eenmaal met eenige pantserschepen te paradeeren; wij moeten een fatsoenlijke lijst van materieel hebben om een behoorlijk figuur te maken, onder de andere Mogendheden.

Ook dit argument wordt zoo niet uitdrukkelijk genoemd, omdat h absoluut waardeloos is. De heeren doen als of zij een dergelijk argume verwerpen.

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK: Wie heeft dat argume gebruikt? Ik heb het niet gehoord!

De heer MARCHANT: Het argument is vroeger uitdrukkelijk in de Kamer aangevoerd. Deze aanvrage van een pantserschip wordt zoo zw verdedigd, dat ik zoo ridderlijk wil zijn niet uitdrukkelijk genoemde arg menten aan te voeren ter aanvulling.

Een derde argument is — en dit staat hiermede in verband — d men in het buitenland den indruk moet hebben, dat wij in werkelijkhe een macht van beteekenis hebben om ons te verdedigen, al is die mac naar onze meening geenszins voldoende.

Er wordt gevraagd: wanneer men openlijk de werkelijke beteeker van zulk een schip aantoont, wat moet men in het buitenland wel de ken? Het citaat, door den heer THOMSON gegeven, toont aan dat men Duitschland, wat de werkelijke beteekenis van de krijgsmacht betre wel zoo goed op de hoogte is als sommige leden die men hier hoort spreke

De geachte afgevaardigde uit Breukelen vond blijkbaar zelf de arg menten, waarop het schip werd verdedigd, niet zeer sterk. Hij heeft allerlei tegen, maar ten slotte gezegd: zoo een schip weigeren kan ik ni want in elk geval wordt onze weermacht ter zee door de toevoeging va zulk een schip versterkt.

Dat zal niemand ontkennen. Wanneer echter anderzijds wordt aa getoond, dat die weermacht niet voldoende is om ons de noodige bescherming te verleenen tegenover een buitenlandschen vijand is het van we nig waarde of door de toevoeging van het schip het materieel te wat alsdan niet wordt versterkt.

Eindelijk het hoofdargument van den Minister, ook door ons geacl medelid uit Katwijk toegelicht.

Er wordt aldus geredeneerd: het pantserschip zal ons misschien ni in staat stellen om een vijand te lijf te gaan of van ons af te houde maar het nut wat wij van het schip zullen trekken is dit, dat het de vijand dwingt met grooter macht op ons gaan dan hij anders zou ku nen doen.

Dit argument zou voor mij eenige beteekenis kunnen hebben wanne het voor ons mogelijk was om den voorraad schepen van den vijand m die enkele pantserschepen uit te putten; wanneer men kon zeggen: he ben wij die schepen in zee gebracht, dan zal de vijand met een groote macht moeten komen dan hij beschikbaar heeft. Wordt hij elders teru gehouden, dan zal hij niet voldoende schepen voor ons kunnen afzondere

De onderstelling, die de Minister maakt in de Memorie van Antwoor dat de vijand hier zal komen met een transport landingstroepen op koo vaardijschepen, zonder bescherming door oorlogsschepen, durf ik geru verklaren — zooveel gezond leekenverstand heb ik nog wel — dat o houdbaar is, want een vijand, die op hetzelfde oogenblik met een ande Mogendheid in oorlog is, zal hier op onze Noordzee niet komen aanvar met transportschepen, om een inval te doen in Nederland, zonder b scherming.

Trouwens, de Minister denkt door zijn pantserschip juist zijn eig onderstelling onmogelijk te maken: de vijand wordt gedwongen om m een macht van beteekenis te komen.

Moeten wij een oogenblik later weer het pantserschip aanvaarde juist omdat de vijand zonder oorlogsschepen zal komen?

Wat geeft het? De omliggende Mogendheden hebben zooveel groote schepen, dat het hun absoluut onverschillig is, of hier eskaders van 3, 4 of 6 „Heemskercken" liggen of niets.

Nu wil ik, waar die argumenten voor het aanschaffen van pantserschepen mij niet afdoende schijnen, er op wijzen, dat er een merkwaardige ommekeer is gekomen in de meening omtrent de waarde van dergelijke schepen gedurende een paar jaren.

Die meening wil ik vooral hierom op den voorgrond stellen, omdat het de geachte afgevaardigde uit Breukelen was, die hier dit schip heden heeft meenen te moeten verdedigen.

Het is nauwelijks twee jaren geleden, dat door het Kabinet-KUYPER werd voorgesteld, om 6 van deze schepen te bouwen en daarvoor te besteden 30 millioen. Nu is dezer dagen in het leidend orgaan van de anti-revolutionnaire partij, waaraan ik toch wel kan zeggen, dat de leider van het laatste Kabinet niet geheel vreemd is, de meening verkondigd, dat men pantserschepen als dit, niet moest aanbouwen. Waar men moet aannemen, zooals ook de geachte afgevaardigde uit Breukelen hier met zooveel ernst voor zich heeft verklaard, dat aan deze omkeer van meening de politiek absoluut vreemd is, daar verdient het toch wel de aandacht dat iemand die nog nauwelijks 2 jaren geleden hier met een aanvraag kwam van 30 millioen voor aanbouw van een eskader van 6 schepen, thans, nu één dier schepen gereed is gekomen, zegt, dat wij daarmede moeten ophouden, omdat zij onbruikbaar zijn.

Thans zien wij buiten de Kamer iemand als de vice-admiraal MAC-LEOD, die niet alleen een deskundige mag geacht worden, maar bovendien zoover van de sociaal-democraten afstaat, dat hij zijn meening nederlegt in het nationaal-historisch orgaan „Nederlandsche Stemmen", zoodat niemand hem van beeldenstormerij zal verdenken, zich tegen den aanbouw van het pantserschip verklaart.

Dit overwegende moet men tot de overtuiging komen, dat de kracht der argumenten, aangevoerd voor de aanvraag van het pantserschip, ook uit deskundig oogpunt aan twijfel onderhevig is. Er zijn voor de moeilijkheid waarin wij verkeeren slechts twee oplossingen. Vooreerst die welke het „Utrechtsch Dagblad" aangeeft: aanbouw van een vloot van slagschepen, ook voor de verdediging van het moederland, een vloot die opgewassen is tegen een eenigszins aanzienlijk eskader van den vijand.

De heer VAN KARNEBEEK zegt dat dit niet gaat.

Dat is zoo. Echter niet, omdat wij niet hooger kunnen bouwen dan 5000 ton vanwege de Oosterdoksluis. Die Oosterdoksluis wordt telkens als een middel gebruikt om een systeem te verlaten en een ander systeem op te bouwen, maar het lot dier sluis is volstrekt niet beslissend. Wanneer men hier te lande geen „Dreadnoughts" kan bouwen, kunnen wij het in Engeland laten doen.

Maar wij kunnen ons de schepen niet aanschaffen omdat wij het niet kunnen betalen. De heer VAN KARNEBEEK begrijpt ook, dat geen Minister hier zou kunnen slagen met een plan als hem door het „Utrechtsch Dagblad" aan de hand is gedaan.

Er is een vergelijking gemaakt door den geachten afgevaardigde uit Breukelen met de dijken en zeeweringen en hij heeft gezegd: zoo noodzakelijk als het is dat wij ons geld voor dijken en zeeweringen uitgeven, zoo noodzakelijk is het ook, dat wij de millioenen geven aan den Minister van Marine. Maar wat is het groote verschil? Van de uitgaven voor dijken en zeeweringen weten wij, dat ze goed besteed zijn, dat wij daarmede afdoende zijn beschermd tegen de gevaren, waarmede de zee ons bedreigt. Daarom moeten wij ook hier wel dubbel en dwars overwegen

gebreide plan heeft niet de instemming van velen in deze Kamer kunnen verkrijgen, en toch, het gaat in deze Kamer altijd zoo: wanneer er een plan wordt voorgesteld en gelijktijdig een schip wordt gevraagd, dan zijn er velen die trachten zich op alle mogelijke wijzen aan dat schip en dat plan te ontworstelen en van dat plan los te maken, terwijl, wanneer er geen plan is en de Minister vraagt eenvoudig een schip, van vele zijden stemmen opgaan, dat de Minister stelselloos is, dat hij geen stelsel heeft en maar lukraak een schip vraagt, en men zich daarmede niet kan vereenigen. Dat zijn allerminst uitvluchten, die natuurlijk gebruikt worden door leden, die weinig of niets aan de marine willen doen.

Ik behoor tot degenen die ten allen tijde willen zorgen, dat ons land ook van de zeezijde verdedigbaar is, en daarom dan ook, welke Minister achter de groene tafel moge zitten, een liberaal, een vrijzinnig-democraat een Katholiek of een ander, hem de middelen willen geven, die hij noodig acht voor de defensie aan de zeezijde, mits de aanvragen van den Minister natuurlijk behoorlijk gemotiveerd zijn.

Wanneer ik nu nog een oogenblik spreek over het plan van den Minister in het algemeen, dan moet ik zeggen, dat ik mij zeer goed met dat plan kan vereenigen, maar ik behoor tot die leden, die vinden, dat het plan over een te groot aantal jaren wordt verdeeld, niet spoedig genoeg wordt uitgevoerd.

Het heeft wel min of meer den schijn, alsof het den Minister niet zeer veel ernst is, omdat hij niet dadelijk bouwt, omdat hij ook verleden jaar niets heeft gevraagd en omdat in het algemeen die zaak te ver verschoven wordt. Mij dunkt ook, dat er meer geld besteed kon worden in één jaar aan nieuwen bouw dan de Minister aanvankelijk van plan is.

Wat nu meer speciaal betreft het schip, dat door den Minister is aangevraagd voor de binnenlandsche defensie of liever voor de defensie aan de Noordzeezijde, er is van verschillende kanten heftige tegenstand gekomen tegen den aanbouw van dat schip; en o. a. hoorden wij in de rede van den heer MARCHANT, dat ook door verschillende persorganen 's Ministers voorstel is afgekeurd. Nu, m. i. beteekent het niet heel veel, of eenige persorganen het plan van den Minister afkeuren.

Natuurlijk kunnen dat wel deskundigen zijn, die daarover kunnen oordeelen, de heer HUGENHOLTZ zegt: „o. a. de heer EVERS"; ja, die is geestelijke, dus als zoodanig is hij volstrekt geen deskundige. Menschen, die liefhebberij-studie maken van de soorten van oorlogsschepen, kan men toch niet aanhalen als deskundigen: om deskundige te zijn is het m. i. noodzakelijk, dat men in zoo'n moeilijk vak als de marine zijn leven heeft doorgebracht. Dat zijn m. i. de ware deskundigen, maar den eersten den besten redacteur van een courant, die evenveel weet van de marine als een kameel van de trigonometrie, kan ik niet accepteeren als een deskundige. Wanneer dus de heer MARCHANT aankomt met een massa persorganen, dan maakt dat op mij heel weinig indruk. De heer MARCHANT zegt, dat de bedoeling niet was om indruk op mij te maken, maar wanneer hij bij de verdediging van zijn amendement op die dingen komt, dan vraag ik toch: „*Que diable va-t-il faire dans cette galère?*"

Ik weet wel, dat er leden in deze Kamer zijn, onder wie de voornaamste is de heer VAN GIJN, die altijd hetzelfde idee opperen, dat ook in de afdeelingen is geopperd, namelijk dat wij niet naar buiten moeten gaan met een pantserschip, maar dat wij binnen moeten blijven, waarom men hoogstens torpedobooten wil. Dat is een denkbeeld, ook nu weer in de Kamer geopperd, maar dat m. i. niet voldoende is geargumenteerd. Alleen van den heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK heb ik Zaterdag argumenten gehoord: hij heeft ons duidelijk medegedeeld (behalve nog de

argumenten, welke in de Memorie van den Minister zijn neergeleg waarom wij dergelijke schepen noodig hebben. Maar dan wil ik mij o beroepen op een deskundige, die klinkt als een klok, n.l. op den he admiraal ELLIS. Deze wilde ook die schepen hebben, evenals de tege woordige Minister van Marine; alleen had hij het idée van zes van d bodems, terwijl deze Minister het aantal reduceert tot vier. Nu is da dunkt mij, alleen het gevolg van de politieke omstandigheden, waar deze Minister verkeert, n.l. dat hij quand même moet bezuinigen. Die b zuiniging is wel te beschouwen als heel nuttig, maar men behoeft ni te bezuinigen op de som voor nieuwen aanbouw. Zonder het budget va onze marine hooger te maken, kunnen wij elk jaar 3 à 4 millioen vo aanbouw van schepen besteden. Maar hoogstwaarschijnlijk is de Minist door zijn ambtgenooten, en speciaal door den Minister van Financiën, g bonden geworden om niet te ver te gaan.

Ik herzeg dus: de heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK heeft ons hi duidelijke argumenten gegeven voor de noodzakelijkheid van dergelijl pantserschepen van 5000 ton, en er is, zoover ik gehoord heb, en o zoover ik in het verslag in het „Handelsblad" heb gelezen, niemand g weest van de heeren hier in de Kamer, die de argumenten van den he VAN WASSENAER VAN CATWIJCK zelfs maar eenigszins heeft ontzenuwd.

Nu heb ik voor mij behalve de argumenten van den heer VAN WASS NAER VAN CATWIJCK, nog een hoofdargument. Dat is, dat ik steeds de ka wil houden om onze landmacht van de zeezijde te helpen, wanneer vijand eventueel een poging doet om te landen.

Het is den heeren waarschijnlijk wel bekend, dat onze kust 22 u lang is, en wanneer er nu sprake is van een landing op de kust, zal landmacht een allermoeilijkste opgave hebben op te lossen. Dan zal landmacht natuurlijk in kleine gedeelten langs de kust moeten versprei zijn en zal ze moeten zorgen dat ze liefst in twee uur tijds, geconce treerd is op eenig punt, waar de vijand wil landen.

Ik weet wel, dat het argument van velen tegen het naar buiten gaa van die schepen van 5000 ton dit is, dat die schepen zoo klein zijn. D heeren VAN GIJN en HUGENHOLTZ hebben dat ook weer gezegd. Als zoo' schip buiten komt, zou het in eens verpletterd worden. Mijnheer de Voo zitter, als wij onze geheele historie door dat systeem hadden toegepas zouden wij zeker nooit overwinningen ter zee hebben behaald. Zij die d krijgskunde in het algemeen, de krijgsgeschiedenis in het algemeen he ben bestudeerd — en vele heeren hebben dat niet gedaan — hebben daa uit de overtuiging geput, dat de quantiteit en de grootte het niet altij doen, maar dat ook dikwijls overwinningen worden behaald door handi heid, door behendigheid, ook van kleinere tegenover grootere machte Dat is duizenden malen in de wereldgeschiedenis en in de krijgsgeschieden gebeurd. En aangezien het nu heel goed kan zijn, dat die zoogenaamd kleine schepen van 5000 ton naar buiten gaande een kans hebben om ee goeden zet op het schaakbord te doen, wanneer er sprake is van het b letten van een landing op de kust, dus om de landmacht te onderste nen, wil ik die kans hebben. Ik wil die kans niet verloren doen gaan e dus ben ik gestemd vóór dergelijke schepen, en schaar ik mij liever aa den kant van den vroegeren Minister ELLIS, die er zes wilde hebben, da aan den kant van dezen Minister, die er vier wil hebben. Maar in ied geval, in dien gedachtengang ben ik gerechtigd en zelfs verplicht om t zeggen tot den Minister: gij heer Minister wilt dit schip, en ik wil h u toestaan. Alzoo is het duidelijk, dat ik zal stemmen tegen het amend ment van den heer MARCHANT.

Nu wat de quaestie van de motie aangaat. De heer TALMA hee

een motie ingediend en wij moeten daarover dus stemmen, waarschijnlijk spoedig, en decideeren wat wij denken van het wegnemen van dat schip van 5000 ton en het op stapel zetten van een pantserschip van 7000 ton. Als ik nu mijn hart eens rechtuit mag zeggen, zou ik zeggen, dat ik die schepen wel allebei zou willen hebben. Ik zou zelfs, evenals wij dat vroeger hebben gedaan bij de „Noordbrabant" en dergelijke schepen, er wel drie te gelijk op stapel willen zetten.

Dat is geen quaestie van geldverspilling of van duur zijn, want natuurlijk wordt, wanneer twee of drie schepen te gelijk op stapel worden gezet, aan elk schip per jaar zooveel minder verwerkt, maar wij behoeven daarom niet te gaan boven het cijfer voor aanbouw, dat vrijwel vast staat, van 3 à $3^1/_2$ millioen 's jaars.

Dus dat zou heel goed kunnen en omdat ik nu heel veel gevoel voor den bouw van het schip voor Indië, want ik ben overtuigd dat wij dit noodig hebben, begrijp ik niet de uiteenzetting van den toestand onzer vloot, die de heer THOMSON ons heeft gegeven. Het spijt mij, dat hij in deze Kamer zulk een schildering van den toestand onzer vloot heeft gegeven.

Natuurlijk, alle schepen ter wereld, ook de Engelsche en Duitsche, hebben gebreken. Er zijn ook schepen, waarmede ongelukken gebeuren, maar de heer THOMSON heeft de zaken veel te sterk gekleurd, waarom, dat weet ik niet. Hij is in zijn zucht naar waarheidsliefde zoo ver gegaan, dat iemand die er buiten staat, die alleen de couranten leest, zou zeggen: daar deugt nu letterlijk niets meer van al dat materieel, dat wij bezitten.

Daartegen nu moet ik ten sterkste protesteeren; daar moet ik met kracht tegen opkomen.

Wij hebben inderdaad nog een zeer kostelijk en goed materieel. Men zegt hier, dat het ook kostbaar is, ik ontken dat niet, maar ik meen, dat het ook zeer goed is te gebruiken, en ik twijfel niet of de Minister zal dat wel met mij eens zijn. Maar nu kom ik tot de motie. Ik moet verklaren, dat ik daaraan mijn stem niet kan geven, want dan kreeg ik in plaats van een pantserschip van 5000 ton waterverplaatsing er een van 7000 ton, en nu zou ik ze wel beide te gelijk willen op stapel zetten als dat kon, maar dat zal ik nu niet bereiken door de motie en daarom houd ik mij liever aan het schip van den Minister.

Nog een enkel woord met betrekking tot het personeel, Mijnheer de Voorzitter! De heer HUGENHOLTZ heeft verschillende feiten opgesomd, waaruit blijkt, dat er vele grieven zijn bij het personeel. Ik kan de gegrondheid daarvan niet onderzoeken en weet dus niet of zij juist zijn, maar één ding weet ik wel, en dat is, dat ik afkeur de motie, die door den Mariniersbond aan onze Kamer is ingezonden en die hier *en toutes lettres* is voorgelezen door den heer THOMSON. Ik vind dergelijke moties van dergelijke bonden in hooge mate ongepast.

Ik wil gaarne medewerken met elken Minister die, wanneer de toestand van het personeel verbeterd moet worden, daartoe voorstellen zal doen, maar ik wil mij absoluut niet storen aan dergelijke half revolutionnaire motiën van militaire bonden. Ik vind een dergelijken bond eigenlijk onbestaanbaar met de belangen van het land, en ik zou wenschen, dat de Regeering een modus kon vinden om voortaan aan de vrijwillige militairen een beperking op te leggen, wanneer men ze engageert. Zij behooren, wanneer zij de engagementsakte teekenen, te verklaren, dat zij gedurende hun diensttijd geen gebruik zullen maken van het grondwettig recht van petitie. Dit zou met onze wetten bestaanbaar zijn, zooals o.a. verklaard werd door den heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK in zijn rede op 15 December 1905.

De strekking van die bonden is in mijn oog in strijd met de tucht, met de subordinatie. Die bonden zijn gevaarlijk, omdat zij leiden tot

verzet en dat mag natuurlijk niet, dan zou men komen tot mu
Ik keur het af, wat die bonden hebben gedaan; daarentegen w
gaarne medewerken tot verbetering van de positie van die mensche
zal daarbij niet onderdoen voor den heer HUGENHOLTZ.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voorz
Om te beginnen is het mij een aangename taak mijn dank te bet
voor de welwillende wijze waarop mijn plannen en de uiteenzetting
van zijn besproken.
De stof die de beraadslagingen van eergisteren en heden ter b
deling hebben opgeleverd is zoo rijk en zoovele leden hebben het w
gevoerd, dikwijls over hetzelfde onderwerp, dat ik de vrijheid heb gen
die stof over eenige punten te verdeelen, zoodat ik bij mijn beantwoo
niet de volgorde der sprekers zal volgen. Ik hoop, dat daardoor het
zicht gemakkelijk zal worden en de verschillende leden die het w
gevoerd hebben, hun opmerkingen zullen beantwoord vinden bij de b
deling van het onderwerp waartoe zij behooren.
Door den heer JANSEN is mij gevraagd of de beschouwing, die in
aanvang van de Memorie van Toelichting te vinden is over de betee
van het vlootprogram, zoo moet worden opgevat, dat volgens mi
vertrouwen van de Volksvertegenwoordiging gegrond moet zijn op
blootleggen van plannen. Ik moet daarop antwoorden, uit den aard
de zaak, neen, maar dat zonder blootlegging van plannen aan de Volk
tegenwoordiging, deze haar vertrouwen zeker niet zal schenken. Ik
dat deze beteekenis wel door ieder die de Memorie van Toelichtin
hebben gelezen, daaraan gegeven zal zijn.
Verder vroeg de geachte afgevaardigde wat er bij de blootlegging
die plannen in het bijzonder voor onze zeemacht in het oog zou zi
houden. Daarop meen ik te moeten antwoorden, dat de taak van
zeemacht gesplitst is in een optreden in Nederlandsch-Indië en de kol
in het algemeen en in Nederland, waardoor eigenlijk voor onze zeem
sprake moet zijn van twee vlootprogramma's.
Op hetzelfde terrein van deze algemeene beschouwingen over d
teekenis van een vlootprogramma is ook nog het woord gevoerd doo
heer HUGENHOLTZ, die daaromtrent een bezwaar heeft geopperd. Da
zwaar heb ik evenwel niet duidelijk begrepen en ik moet mij in dit op
dus bepalen, mij te refereeren aan den aanhef van de Memorie van
lichting. Wanneer de heer HUGENHOLTZ bij zijn repliek zijn meening
eens wat wil verduidelijken, zal ik zeker het antwoord op zijn bemer
niet schuldig blijven.
Ik kom nu tot een bespreking van het vlootprogramma, zooals i
heb gegeven in zijn geheel.
Bij mijn optreden heb ik niet onmiddellijk aan dien wensch,
reeds door velen geuit kunnen voldoen, maar geen oogenblik is er b
twijfel geweest, dat het blootleggen van een algemeen plan voor de sa
stelling van onze vloot niet kon uitblijven en met voorkeur en voorl
heb ik mij tot die taak gezet, want er was naar mijn meening sedert l
jaren reeds behoefte aan een uiteenzetting van de plannen voor de v
In het voorbijgaan mag wel gezegd worden, dat naar mijn overtui
mijn geachte ambtsvoorganger niet in gebreke zou gebleven zijn een
over te leggen, maar, zooals bekend is, heeft zijn bewind slechts 2½
geduurd. In de vorige parlementaire periode hebben wij twee Mini
van Marine gehad, waarvan de eerste is overleden, en de tweede, Min
ELLIS, maar twee jaar tijd heeft gehad. Ik zal niet beweren dat di
te kort is geweest voor het maken van een programma, maar het vol

blootleggen van zijn plannen heeft die Minister uitgesteld tot het rapport van de commissie van samenwerking zou zijn ingekomen.

Ik kan hier wel zeggen dat de plannen van Minister ELLIS tot rijpheid waren gekomen voor zoover hem zelf betrof. Ik mag echter daaromtrent geen mededeelingen doen, omdat het niet bekend is in hoeverre hij omtrent die plannen overeenstemming heeft verkregen met zijn ambtgenooten. Intusschen is wel gebleken uit uitingen van dien Minister en uit hetgeen hij heeft voorgesteld, dat door hem gewenscht werd voor Nederland een actieve scheepsmacht bestaande uit 6 pantserschepen, type „Heemskerck" en een groot aantal torpedobooten type „Ophir". Bovendien wenschte hij voor Indië te hebben oorlogsschepen van een grooter type dan tot dusverre gebezigd werden, en dat hij daarom voorstander was om aan 's Lands werf te Amsterdam een beteren toegang te geven door de Oosterdoksluis.

De reden die er voor mij bestond om een nieuw vlootplan in te dienen, is wel in hoofdzaak deze: sedert lange jaren bevat ons materieel een groot aantal vaartuigen, waaromtrent reeds herhaaldelijk moest worden verklaard, dat de strijdwaarde er van te wenschen overlaat. Dat materieel is echter op de lijst gehandhaafd, omdat men voorloopig nog niets anders had, maar toch heeft men er zich altijd zeer afkeurend over uitgelaten. Het was alles oud defensiematerieel, monitors, riviervaartuigen, van vrij ouden datum.

Het heeft mij altijd getroffen dat bij de beschouwingen over hetgeen de marine is, het voorkomen van al die vaartuigen op de lijst een soort van verwarring schiep, hetgeen naar mijn meening zoo spoedig mogelijk moest ophouden. En daarom heb ik mij bij voorkeur gezet aan de taak om een vlootprogramma te ontwikkelen, waarin dat alles zou worden geschrapt, en waarin voor de toekomst dát alleen zou worden voorgesteld, wat werkelijk noodig en doelmatig wordt geacht.

Een andere reden voor een volledige uiteenzetting van plannen ligt hierin dat het zwaartepunt van onze krachtsontwikkeling ter zee moet liggen in de verdediging der koloniën. Dat dit beginsel belichaamd is in mijn stelsel, zal ik met een enkel cijfer toelichten.

Uit de programma's gegeven bij de begrooting van 1897 door den Minister VAN DER WIJCK, bij de begrooting van 1900 door den Minister RÖELL en bij deze begrooting door mij, heb ik eenige cijfers verzameld. Uit deze cijfers blijkt, dat het gedeelte van de totale aanschaffingswaarde, dat bestemd is voor de verdediging van de koloniën en den algemeenen dienst, bedroeg:

in het programma-VAN DER WIJCK 44 pCt. ruim,
„ „ „ RÖELL 59 „ „
„ mijn programma 62 „ „

Een andere reden voor een nieuw programma bestond daarin, dat in de voorgaande programma's nog te veel materieel voorkwam, dat m. i. als minder doelmatig moet worden beschouwd, vooral omdat het niet geschikt is voor optreden buitengaats.

Waar ik al dat kruipen tusschen de banken onzer zeegaten uit den booze acht, wensch ik zooveel mogelijk materieel, dat ook buitengaats kan worden gebruikt, juist ook, omdat bij ieder optreden, ook bij de verdediging, het tactisch-offensief zooveel waard is en het uitdeelen van klappen altijd beter is dan het gereed staan om klappen af te weren. Nu zijn er enkele onderdeelen van onze maritieme verdediging waarvoor het onvermijdelijk is vaartuigen te gebruiken, die niet aan deze eischen beantwoorden; maar het aantal daarvan heb ik zooveel mogelijk beperkt.

Van dergelijke vaartuigen, als kanonneerbooten, klein model torpedobooten, monitors, kleine schepen voor inlandsche verdediging, kwam voor:

op het programma-VAN DER WIJCK. 32
„ „ „ RÖELL 32
„ „ „ van de commissie van samenwerking van land- en zeemacht. 18,5
op mijn programma 8,5

Een andere karakteristiek van een vloot-programma in den t woordigen tijd is gelegen in de hoeveelheid torpedo-materieel. Als pe tage van de aanschaffingswaarde komt daarvan voor:

in het ontwerp-VAN DER WIJCK. 19
„ „ „ RÖELL 22
„ „ „ commissie van samenwerking . . . . . $24^1/_2$
in dit ontwerp. 35

Eindelijk het percentage van het torpedo-materieel op dat va geheele vloot:

in het ontwerp-VAN DER WIJCK . . . . 11 p
„ „ „ RÖELL 9
in dit ontwerp. 23

In mijn programma is dus belichaamd het beginsel, dat het tor materieel een veel grootere plaats in het geheele materieel van de inneemt dan in vorige programma's.

In de Memorie van Toelichting en in de Memorie van Antwoo verklaard, dat bij de opstelling van dit plan en van deze begrootin eisch om 's lands gelden zoo zuinig mogelijk te besteden en alle onno uitgaven te vermijden het richtsnoer is geweest.

In de schriftelijke en mondelinge gedachtenwisseling is veel gespr over den langen duur van de uitvoering van het programma. Waaro programma zich over zulk een langen duur uitstrekt, is eenvoudig. de levensduur der schepen op 25 jaar is gesteld, was het noodig om program in 25 jaar uit te voeren. Daardoor kon ieder schip op zijn vervangen worden.

Bij verschillende leden heeft het misverstand bestaan, dat men dat naarmate het program afgewerkt werd, de eerst aangeschafte sch oud zouden zijn. Wanneer men de Bijlagen 2 en 1 van de Memorie Toelichting met elkaar vergelijkt, ziet men, dat ieder schip op zijn vervangen wordt.

De aanschaffing van nieuwe schepen en de vervanging van schepen door nieuwe heeft geleidelijk plaats, zoodat niet de geheele tegelijk verouderd is. De levensduur werd van verschillende zijden keurd. Men beriep zich hierbij op het feit dat de vorige Minister levensduur 5 jaren korter stelde. Dat men den levensduur van ge groote schepen op 20 jaar en van kleinere op 15 jaar stelt, dateert van zoo heel lang geleden.

Ik herinner mij zeer goed den tijd, toen men in onze vlootforn dezelfde cijfers stelde, als ik nu deed; een korte levensduur is eerst laatste 12 tot 15 jaren aangenomen.

De opmerking van den VAN WASSENAER, dat 25 jaren voor de Dui slagschepen niet door de Regeering, maar door den Rijksdag is aangeg moet ik erkennen.

Echter moet ik er tegen opkomen, dat volgens den heer VAN W NAER een lange duur van een schip er toe zou leiden, dat de onderh kosten in de laatste jaren zeer groot zouden worden.

Dit is geheel afhankelijk van de maatregelen die men neemt om te herstellen; of men in tijds de ketels vernieuwt, de inwendige be mering, welke tegenwoordig veel zorg vereischt, in orde houdt, enz.

Men kan er natuurlijk alleen niet voor, dat langzamerhand het n

materieel ouderwetscher wordt, maar het onderhoud en de dienstwaardigheid behoeft volstrekt niet te lijden onder den levensduur. Bovendien is het materieel, waarvan hier sprake is, bestemd voor de Nederlandsche defensie en blijft dus in de buurt der havens, zoodat er alle zorg aan kan worden besteed.

Het deed mij zeer leed, dat uit mijn beschouwingen omtrent de noodzakelijkheid van geregelden aanbouw, door vele leden is opgemaakt, dat ik den toestand van het bestaande materieel bedroevend en allertreurigst zou vinden.

Het programma, is er van meer dan een zijde gezegd, stelt langzamen aanbouw voor. Dit is zoo, er is behoefte aan geregelden aanbouw, maar daaruit volgt nog niet, dat ik den toestand allertreurigst zou vinden; dat wij, zooals beweerd werd dat ik zou gezegd hebben, niet in staat waren onze neutraliteit te handhaven, is door mij volstrekt niet betoogd.

Ik heb mijn opinie omtrent het materieel, dunkt mij, duidelijk uiteengezet. Ik heb volstrekt niet gezegd, dat de pantserschepen type „Kortenaer" op het oogenblik niet meer bruikbaar zouden zijn, of wel nog zeer lang gebruikt kunnen worden. Integendeel, zij komen voor op mijn program voor een leeftijd van 25 jaren.

Alleen is door mij gevraagd het getal van die drie schepen aan te vullen met twee „Heemskercken" en deze aanvulling niet uit te stellen. Men bedenke daarbij, dat dit type kan worden gebruikt in de koloniën; zooals gebleken is met de „Piet Hein" voor de Oost; de „Kortenaer" in de West.

Omtrent het overige materieel zij opgemerkt, dat van de 14 torpedobooten type „Ophir" de eerste 3 in 1901 te water zijn gelaten en de kleinere nog geen jaar geleden voltooid zijn. Dit materieel is uitstekend in orde.

In welk opzicht ik mij — gelijk de heer Duymaer van Twist heeft gezegd — zou weersproken hebben, kan ik niet inzien. Dit ligt misschien daaraan, dat ik het officieel verslag nog niet heb kunnen lezen, maar nu kan ik dit niet inzien.

Ook de heer van Wassenaer van Catwijck heeft den indruk gekregen, dat ik gezegd heb, dat onze schepen geen 25 jaren duren. Dat kan alleen slaan op die schepen waarvoor ik dat op grond van bijzondere omstandigheden heb gemotiveerd; van andere schepen, onder meer van de pantserschepen „Kortenaer", heb ik niet gezegd, dat zij geen 25 jaren zullen duren.

In aansluiting hiermede heeft de heer Hugenholtz den nadruk gelegd op de geldverspilling, die met de aanschaffing van het materieel der vloot gedurende tal van jaren zou hebben plaats gehad. Hij stelde het namelijk voor, alsof al het aan die schepen bestede geld in het water geworpen was.

Het is zeer gemakkelijk met cijfers aan te toonen, dat dat geld niet verloren is, want al die schepen doen vele diensten en zullen nog vele diensten bewijzen. Ik wijs alleen maar op het pantserdekschip „Koningin Wilhelmina", dat reeds 12 jaren dienst doet, en ook diensten heeft gedaan in China en Japan, welke diensten niet bestonden in feestvieren of in het afleggen van beleefdheidsbezoeken, maar waarom de Minister van Buitenlandsche Zaken had gevraagd. Ook de pantserdekschepen type „Holland" en „Utrecht" hebben vele diensten bewezen en zullen nog vele diensten bewijzen.

Hoe de heer Hugenholtz dan ook kan beweren, dat al het daarvoor bestede geld verloren is, is mij een raadsel.

Den heer Marchant kan ik onmogelijk toegeven, dat wij in een moeras zitten. Ik heb van geen moeras gesproken. Ik verlang dat geregeld zal worden voortgebouwd om de vloot op de vereischte sterkte te brengen, welke zij thans nog niet heeft.

Dat mijn plan langzaam voorziet in den aanbouw van de torped
moet ik toegeven.

Het denkbeeld om te leenen, ten einde daarin te voorzien, is tot
hoogte door mij aanvaard.

In de Memorie van Antwoord heb ik betoogd, dat leenen vo
schaffing van de geheele vloot binnen korten termijn, een groot
medebrengt; ook het leenen voor aanschaffing der geheele torpe
zooals de heer DE WAAL MALEFIJT het wenscht, komt mij niet do
voor. Wel zou ik er voor zijn om bij kleine gedeelten het stelsel
passen, dat door den Minister van Oorlog voor de afwerking der S
van Amsterdam wordt verlangd, n.l. de uitgaven van zeker aanta
te verdeelen over enkele jaren, ten einde spoediger in het bezit te
van het materieel dat men wenscht.

Op bladz. 6 der Memorie van Antwoord staat: Stel, dat de
bouwplan voor de jaren 1908 tot en met 1912 ten behoeve van het t
materieel uitgetrokken bedragen, met toevoeging van 0,35 millioe
verspermaterieel op de jaren 1913 en 1914 voorkomende, zoo
mogelijk na het einde van 1907 werden besteed, dan zoude verm
reeds in 1910 de beschikking kunnen worden verkregen over eene
zeeboot, 4 torpedobooten en het verspermaterieel voor Nederland, be
2 torpedobootvernielers, 4 torpedobooten (de 2 in 1907 aangevraag
gerekend 6) en het verspermaterieel voor Indië.

Evenzoo handelende ten aanzien der op de jaren 1913 tot en m
uitgetrokken bedragen, zouden in het jaar 1914 kunnen worden afg
2 onderzeebooten en 2 torpedobooten voor Nederland, 2 vernieler
torpedobooten voor Indië.

Op deze wijze zou een langzame aanbouw van die torped
kunnen worden gecorrigeerd. Zooals gezegd, zal dit zeer gaarne d
worden overwogen, in overeensteming met den Minister van Fin

Omtrent het bedrag van den nieuwen aanbouw, op de begrootin
komende, is door verschillende sprekers gezegd, dat dit altijd gew
4.2 millioen. De heeren DUYMAER VAN TWIST, VAN KARNEBEEK en DE
MALEFIJT hebben zich in dezen zin uitgelaten.

Dit is slechts tot op zekere hoogte waar, dat cijfer is als norma
genomen, maar de uitvoering heeft, vooral in de laatste jaren, te we
overgelaten. Gedurende de vorige vier-jarige periode, 1902–1905,
geraamde bedragen voor den aanbouw van nieuw materieel gew
deze volgorde: 3,7, 3,2, 3,5 en 2,4 millioen. Dit waren de geraamde be
de verevende bedragen zijn: 2,8, 3,1, 3,2 en 2 millioen.

Ik meen dat alllerminst van de zijde dier geachte sprekers m
verweten worden, dat ik in het eerste jaar van mijn optreden nie
dan 3 millioen heb kunnen uittrekken, terwijl ik eerst na deze beg
het cijfer zal doen stijgen.

Nog vroeg mij de heer DUYMAER VAN TWIST, op welke wijze d
stijging, die voor 1908 op mijn bouwprogramma in uitzicht is
zou kunnen worden verkregen.

Ik kan hierop antwoorden, dat dit bedrag m.i. zal kunnen ge
worden zonder afbreuk te doen aan de vervulling van andere be
ook op sociaal gebied.

Ik meen bij dit onderwerp ook te moeten brengen de vraag v
geachten afgevaardigde, den heer Jansen, waarom de kosten der on
booten op mijn bouwprogram in het algemeen hooger zijn gesteld
van de tot nu toe verkregen boot is, n.l. 4,3 millioen. Daarop kan
woorden, dat deze boot het allerkleinst model is dat m.i. kan word
geschaft en benut, en dat het zeer wenschelijk is, bij nieuwe aansc

tot een grooter type over te gaan. De werkingssfeer van dit vaartuig is zeer gering, de snelheid onder water niet meer dan 7 mijlen, terwijl onder water niet langer dan 3 uren gevaren kan worden. Wel kan boven water langer gevaren worden, maar waar wij het tactisch gebruik van onderzeebooten nog hebben na te gaan, zal men dikwijls gedurende langen tijd onder water moeten varen. Daarvoor is dit type niet geschikt.

Ik acht het dus noodig een hooger bedrag daarvoor aan te nemen.

Hierbij moet ook worden bedacht, dat in Juli, toen de Memorie van Toelichting met het vlootplan gedrukt moest worden, de uitslag der proeven met de onderzeeboot nog niet bekend was.

Ik kom thans tot het vraagstuk of pantserschepen voor de kustverdediging van het Rijk in Europa noodig moeten geacht worden.

Van verschillende zijden is het hebben van deze soort schepen genoemd een meedoen met de groote Mogendheden.

Het hebben van deze pantserschepen noemt men een poging — en gewoonlijk zegt men een mislukte poging — om met de groote Mogendheden mede te doen, maar ik zou willen vragen: zit dat streven om met de groote Mogendheden mede te doen alleen in het hebben van pantserschepen en niet in het hebben van andere vaartuigen? Het komt mij voor, dat erkend moet worden, dat Nederland niet zooveel aan zijn vloot kan besteden als groote Mogendheden, maar ik kan volstrekt niet toegeven, dat daaruit volgt, dat men uitsluitend een bepaäld wapen, namelijk de torpedo's, voor de marine zou moeten adopteeren en als doeftreffend erkennen.

Altijd hebben de grootere Mogendheden grootere schepen gehad dan wij. Dezelfde verhouding, die thans bestaat tusschen het voorgestelde schip en de zeemonsters die eergisteren van verscheidene zijden zijn genoemd, heeft bestaan in het jaar 1866, toen wij de eerste ramschepen van onze pantservloot aanschaften.

Diezelfde verhouding heeft bestaan in het jaar 1892, toen Minister JANSEN zijn „Kortenaers" voorstelde.

Ik wensch hierbij even te herinneren, dat in het jaar 1892, toen de „Kortenaers" van 3400 ton waterverplaatsing op stapel werden gezet, de Engelsche Regeering overging tot den aanbouw van haar schepen van 14.000 ton van het type „Royal Sovereign".

Nu wordt er steeds over de „Dreadnought" gesproken, maar ik wil er even op wijzen, dat het karakteristieke van het type „Dreadnought" tegenover het vorige type van slagschepen, welke door Engeland en andere naties werden aangeschaft, voornamelijk hierin zit, dat men een zeer snel slagschip heeft willen maken, dat de meerdere waterverplaatsing en de ontzaglijk hoogere kosten, welke aan dat schip zijn besteed, er toe hebben moeten leiden om het tot een zeer snel slagschip te maken.

De snelheid der slagschepen is een artikel, waaraan wij al lang niet meer meedoen; de illusie om daaraan mede te doen hebben wij al lang laten varen — en dat laat zich hooren —, omdat voor de groote Mogendheden de snelheid der slagvloot van een geheel andere beteekenis is dan zij voor ons land behoefde te zijn. De groote zeemogendheden willen op groote afstanden aan den vijand groote slagen toebrengen en daarom hebben zij die groote snelheid noodig, maar waar onze vloot slechts een defensieve rol zal spelen en zich steeds dicht bij haar basis zal bevinden, bestaat er geen aanleiding om slagschepen met zoo groote snelheid te bouwen. Wij kunnen dus zeggen, dat de betrekkelijke strijdwaarde van onze vaartuigen zich gunstig verhoudt tot die van de groote schepen der groote Mogendheden, omdat het bereiken van een groote snelheid voornamelijk op de hoegrootheid van de kosten van het schip invloed heeft.

Het is reeds in de Memorie van Antwoord uitvoerig gezegd: degenen,

die voor een torpedovloot boven alles een buitengewone bewond hebben en een pantserschip als ondoelmatig willen gebrandmerkt vergeten, dat tegenover elke torpedovloot van ons, Engeland een tor vernieler zou kunnen stellen. Al besteden wij geen cent aan pa schepen en al het geld aan torpedobooten, dan kan altijd duidelijk w aangetoond, dat een zeemogendheid als Engeland tegenover onze tor vloot onmiddellijk een overmacht kan stellen. De consequentie va redeneering van deze leden, die zeggen dat wij geen pantserschepen m hebben, aangezien die altijd in afmeting en in aantal zouden staan be die der groote Mogendheden, zou er toe moeten voeren, dat wij gee macht moesten hebben. Consequent redeneerende, zouden deze h moeten zeggen: wij moeten geen zeemacht hebben. Ik zal daaraan meedoen en zou de verantwoordelijkheid daarvoor ook niet kunnen dr Maar wanneer het dus in confesso is dat wij, ofschoon een kleine Mo heid, over beperkte krachten en hulpmiddelen beschikkend, inderdaad m doen wat wij kunnen om ons te weer te stellen en daarbij zooveel mo het tactisch offensieve optreden in praktijk brengen, dan kan dit anders doelmatig geschieden dan door een zeemacht, die de wapenen, geschut en torpedo's, als doelmatig erkent en dus is sa gesteld uit pantserschepen en torpedobooten, die elkander aanvulle beide naar mijn meening op korten afstand van onze zeegaten ta offensief kunnen optreden. Nu wordt wel gezegd, dat torpedobooten ku uitloopen en binnenkomen onder bescherming van kustbatterijen, buiten het rayon van het vuur dier kustbatterijen kunnen zij die be ming niet meer vinden en dan kunnen zij alleen gesteund worden ander materieel, dat ook geschut voert. Nu is het waar, dat ook tor jagers die taak op zich zouden kunnen nemen om andere torpedoj op een afstand te houden; maar torpedojagers zijn ook zeer kostbare tuigen en kosten al spoedig een millioen, terwijl zij voor andere einden niet doelmatig zijn. Daarentegen kunnen pantserschepen voo schillende doeleinden worden gebruikt. Het verdedigen van torpedob buiten het rayon van het vuur der kustbatterijen moet daarom mijn meening opgedragen worden aan pantserschepen. Dat die pa schepen de snelvarende torpedojagers niet kunnen vervolgen is waar, dat moet ook niet geschieden; die pantserschepen moeten de jagers t houden, waar zij anders onze torpedobooten spoedig zouden h vernield.

Menigmaal wordt gezegd, dat wij pogingen van den vijand om zeegaten te betonnen, ook kunnen beletten met lichter materieel. Het nemen van de betonning wordt uitgevoerd door bijna onbeschermde tuigen, die met zeer licht geschut te verjagen zijn. Maar die operatie niet ondernomen zonder dekking door groote schepen, die zich o grooten afstand bevinden en dan zal zeer zeker ook door pantsersc van onze zijde die operatie van het leggen van betonning door den kunnen worden belet, zonder dat deze onder het werkzaam vuur va vijand zijn. Wat betreft dus het beletten van het opnieuw betonne onze zeegaten door den vijand en het beschermen bij het wegneme de tonnen, kan op dezelfde wijze door ons geschieden.

Wat betreft de betonning van het vaarwater bij oorlogstoestand de heer Jansen opgemerkt, dat de Russische vloot bij het begin va Russisch-Japanschen oorlog in den avond van 8 Februari 1904, no vóór de oorlogsverklaring, door Japansche torpedobooten was aange Ik moet daartegen opmerken, dat die vloot niet lag in betond vaar zij lag op de open reede; had zij binnen een betond vaarwater ge dan zou de Russische vloot op dat tijdstip zeker niet hebben toege

al was de oorlog nog niet verklaard, dat de Japansche oorlogsvaartuigen de haven binnenkwamen.

Dit is dus geen bewijs voor de stelling van den heer JANSEN, dat het wegnemen der betonning voor de zeegaten door de verdediging altijd te laat zal zijn.

Verder wat betreft de taak van onze zeemacht, wanneer de landing op onze kust wordt beproefd. De heer HUGENHOLTZ heeft op dat punt in de Memorie van Toelichting bij de begrooting een gedeelte gevonden, dat hij niet heeft begrepen. De bedoeling daarvan is geweest, dat er gevallen denkbaar zijn, waarin een poging wordt gedaan om een landingskorps af te zetten, als de verdediging niet beschikt over eenig offensief middel, en dat die poging niet wordt ondernomen, wanneer de verdediging over een 4-tal pantserschepn beschikt. Niet altijd zal een groote zeemogendheid een scheepsmacht knnnen afzonderen om ons aan te vallen.

De heer JANSEN heeft uit mijn verdediging van de oorlogsschepen opgemaakt, dat de Minister zelf moedeloos is omtrent hetgeen bij een poging tot landing onzerzijds is te doen. Dat is het geval geenszins; alles zal worden beproefd wat mogelijk is, en soms zullen er omstandigheden zijn, die wettigen de opoffering van een schip en zijn bemanning.

De heer JANSEN heeft bij zijn denkbeelden omtrent de bestrijding van de landing gezegd, dat kleine snel loopende vaartuigen tegen de sloepen met landingstroepen moeten optreden.

Volkomen waar: wanneer men verschillende snel loopende vaartuigen heeft tusschen de sloepen met landingstroepen, dan zal van deze niet veel overblijven. Maar hoe zullen die snel loopende vaartuigen het landingspunt op de kust bereiken? Dat moeten zij bereiken door langs de kust te varen. Natuurlijk zal de vijand dat kunnen beletten, en dat nu zal hem te moeilijker vallen, naarmate wij schepen daartegenover te stellen hebben. De kleine vaartuigen, die de heer JANSEN bedoelt, zijn in mijn stelsel natuurlijk torpedo- en onderzeebooten, en zoo eenigszins mogelijk zullen wij op die wijze tegen een landing optreden. Maar wanneer wij heelemaal geen vaartuigen hebben, die tegen een met geschut gewapend schip kunnen optreden, dan zal ons optreden allerminst kans van slagen hebben.

Het geval dat wij een bondgenoot hebben is ter sprake gebracht door den heer VAN GIJN. Zeker, ik erken dat de snelheid onzer pantserschepen kleiner is dan van die eener grooter zeemogendheid, zoodat deze schepen de vloot van die Mogendheid niet op grooten afstand zullen kunnen volgen, maar de omstandigheden zijn niet uitgesloten, waarbij dat niet is vereischt en waarbij de medewerking van onze schepen door den vlootvoogd van den bondgenoot zeer op prijs zou worden gesteld.

Bovendien zullen er zeker veel gevallen zijn, waarin de bondgenoot dankbaar is, dat wij ons tegen aanvallen van minderwaardig, inferieur materieel kunnen verzetten.

Ik wil er in dit verband nog even aan herinneren, dat slechts enkele jaren geleden de Duitsche marine belangrijke kosten heeft gemaakt om de pantserschepen van de „Siegfried"-klasse, die dateeren uit ongeveer denzelfden tijd als onze „Kortenaer", van 3600 ton waterverplaatsing, te vergrooten door inlassching van een stuk, tot 4100 ton. Men heeft die zes schepen in het dok gezet en er een middenmoot ingezet, wat natuurlijk een omslachtige operatie is, om er van te maken schepen, die dan nog kleiner zijn dan het schip dat ik voorstel. Dit is enkele jaren geleden geschied.

Verder mag ik, dunkt mij, ook wijzen op de divisie van admiraal Nebogatoff in den Russisch-Japanschen oorlog, die men aan het eskader van admiraal Rodjestvensky als tweede aanvulling heeft nagezonden en

die den geheelen zeeslag van Tschusjima heeft medegemaakt. Dat waren penvan ouder datum en kleiner afmetingen dan de „Heemskerck". Die pen hebben den geheelen slag medegemaakt en toen den volgenden dag raal Nebogatoff zich genoodzaakt zag die schepen over te geven, wa nog lang niet ontredderd, getuige het afkeurend oordeel over het g van dien admiraal door zijn Regeering uitgesproken. Daaruit kan, mij, volgen, dat zelfs schepen als door mij voorgesteld in een slag groote schepen hun waarde hebben.

De heer VAN GIJN heeft nog gevraagd: wanneer zullen die zes pa schepen aanwezig zijn? Ik geef toe, dat het het mogelijk is, dat ze b zeker gedeelte van den oorlog niet meer zullen zijn, maar dan durf i zeker te zeggen, dat zij ons goede diensten zullen hebben bewezen.

Nog is er gesproken over de waarde van geschut, op schepen stellen, tegenover de waarde van geschut, op kustforten op te stelle canon de terre heeft men gezegd, vaut ik weet niet hoeveel canons de

Men heeft ook cijfers van de kosten tegenover elkaar gesteld.

Men heeft gezegd: onze zware kanonnen van de vloot kosten 3 mi per stuk. In allen gevalle verhouden de kanonnen die ik voorstel zic toch gunstig daartegenover, want ik stel voor een schip van 4,5 mil dat twee zware kanonnen zal voeren. Er werd bij gezegd, dat een k op den wal opgesteld 2 ton kost.

Ik moet de heeren, die zich daarmee verblijden, verzoeken hun oc op te schorten totdat zij kennis zullen hebben genomen van de pla van de commissie van samenwerking, waaruit men zal zien, dat de k per beschermd kanon op den wal wel eenigszins hooger zullen zijn.

Het groote verschil tusschen de kanonnen „de mer" en „de ter dat het zeekanon verplaatst kan worden en diensten kan bewijzen de geheele wereld, terwijl het walkanon aan een vaste plaats is geb en niet wordt gebruikt wanneer de vijand daar niet komt.

Wat de minderwaardigheid betreft, zij tegenover de wenschen namelijk van den heer DUYMAER VAN TWIST, die het allerzwaarste ge zou wenschen op de schepen, die ik voorstel, nog even gememoreer het kanon, dat op de „Heemskerck" zou worden geplaatst, het alle thans bekende pantser op een afstand van 4000 M. tot 30 cM. door en aan de monding tot 48.7 cM.

Het pantser van de „Dreadnought", het zij geheel tusschen ha gezegd, is dik 27 cM. en wordt dus op 4000 M. nog door dat kanon door

Ik kom nu aan het vuur met houwitsers, dat de heer THOMSO richten op het pantserdek van de vijandelijke schepen.

Meermalen is dat punt in bespreking geweest en dan wordt me gevallen op het schietresultaat van het houwitservuur gewezen, ding daarop niets af, maar ik heb er alleen op te wijzen, dat, o resultaten te bereiken, de afstanden bekend moeten zijn, en dat i het schieten op schepen niet het geval, en als men schepen wil bestr komt men er niet met houwitsers, maar alleen met kanonnen bestrijkende baan.

Houwitsers zijn wel veel goedkooper, maar zij zijn hier niet bruiken. De landmacht heeft een vaste oppervlak, maar de man, d houwitser op den wal bedient, weet niet op welken afstand het sc en het gaat hier om verschillen in afstand van 25 meter. Gebruik stukken met bestrijkende baan, dan heeft men trefkans op grooter af en is men veel minder afhankelijk van de kennis van den juisten af Vandaar dat tot nog toe van houwitservuur voor kustdefensie gebruik gemaakt is. Waar gebruikt men wèl houwitsers voor de defensie? Vraag dit maar eens in het buitenland.

De niet-mededeeling van het rapport van de commissie van samenwerking is mij weer van verschillende zijden verweten. Tot mijn leedwezen heb ik de belofte om een deel daarvan te publiceeren, niet kunnen nakomen, zooals ik mij dat voorgesteld had; de schifting was te moeilijk. In overleg met mijn ambtgenoot van Oorlog heb ik van de mededeeling, zelfs van een deel daarvan, voor zoover de kustverdediging aan den wal betreft, moeten afzien. Maar zooals gezegd is in de Memorie van Antwoord, wij zijn gaarne bereid om dit nader te overwegen, bij de voorstellen, die gedaan zullen worden tot verbetering van de kustverdediging, het noodige licht te laten schijnen, op welke wijze dan ook.

Ten eenenmale onjuist is de voorstelling van den heer HUGENHOLTZ, dat uit deze zaak gebleken zou zijn, dat Marine schepen moet bouwen omdat Oorlog geen forten bouwt. Het is mij een raadsel, hoe de heer HUGENHOLTZ tot deze onderstelling gekomen is. Ik heb in de Memorie van Antwoord medegedeeld, dat ik met mijn ambtgenoot van Oorlog in overeenstemming ben omtrent de vraag in hoeverre met de voorstellen der commissie van samenwerking omtrent de verbetering der kustversterkingen moet worden medegegaan, en dat dit geleid heeft tot minder kostbare plannen voor die werken.

Wat schepen betreft, daarvan achtte de commissie er zes noodig, ondanks de door haar voorgestelde versterking der verdedigingswerken, en ik meen met vier schepen te kunnen volstaan.

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK heeft gesproken over het bombardement van de stelling van den Helder van uit zee of van uit het zeegat. Hij heeft gesproken van batterijen, die in den rug beschoten konden worden. Ik wil den geachten afgevaardigde wel zeggen, dat ik aan de batterijen, die van uit zee in den rug kunnen beschoten worden, geen waarde hecht. Ik meen, dat de verdediging van het Texelsche zeegat zonder die batterijen geschieden kan. Het cijfer dat de geachte afgevaardigde van de diepte van het Schulpengat gaf, is onjuist. Hij kan zich daarvan overtuigen in de „Berichten aan zeevarenden" van den laatsten tijd, waarin natuurlijk de cijfers voorkomen, die moeten dienen voor de koopvaardijschepen. Ik kan mij in deze openbare Vergadering niet uitlaten over het zeegat van Texel, wat natuurlijk in verband staat met de mogelijkheid van aanval en dus met de waarde van de stelling voor de vijandelijke oorlogsvloot. Wat betreft het Vlie als toegang tot de stelling den Helder, heb ik in de Memorie van Toelichting uiteengezet, dat ik meen, dat die toegang kan worden afgesloten. Dit zal natuurlijk nader ter sprake komen bij het bespreken van de plannen van den Minister van Oorlog tot verbetering van de kustversterking.

Onze onmacht ter zee is door den heer THOMSON ter sprake gebracht. Ik moet hier een oogenblik de aandacht op vestigen. De heer THOMSON heeft een stuk voorgelezen, dat in de „Internationale Revue der gesammten Flotte" gestaan heeft. Ik heb tot mijn verbazing gezien, dat dit zonder opgaaf van bron in dat tijdschrift is opgenomen. Wanneer ik mij niet vergis, is dat een stuk van ouden datum, dat ik in de „Revue" gelezen heb in geheel anderen vorm. Ik geloof dat dit artikel behoort tot die artikelen, die speciaal in de Duitsche pers nu en dan hun weg vinden en waarin op zeer onwelwillende wijze over ons land gesproken wordt.

De heer THOMSON is genoegzaam op de hoogte om te zien dat hier de onwaarheid er dik op zit.

Ik zou meenen, dat de heer THOMSON zich tot taak had moeten stellen om na lezing van dit bericht van de „Revue" dat overigens een ernstig tijdschrift is, dit tijdschrift terecht te wijzen.

Ik geloof, dat de heer THOMSON meer reden tot zelfvoldaanheid zou

een aanvang te hebben genomen in 1898, - dat is een verschil van 11 jaren met het door den geachten afgevaardigde genoemde jaar — omdat in 1898 het pantserschip „Koningin Regentes" op stapel werd gezet; en een einde zal hebben in 1924, aangezien dan het vierde schip, door mij voorgesteld van 7000 ton, zal zijn gereed gekomen. Dit maakt een verschil van 10 jaren.

Nu hebben wij onlangs van den geachten afgevaardigde, den heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK, welsprekend hooren betoogen, dat de Kamer zoo weinig tijd heeft om zich van de omvangrijke stukken van de begrooting op de hoogte te stellen. Ik wil dit gaarne gelooven, maar dan mag men toch in billijkheid verwachten, dat een lid op de stukken, die hij zoo slecht gelezen had, niet grondt een zoo vernietigend oordeel.

Mag ik nu den eisch, dien, blijkens het stuk van den heer MARCHANT, de geachte afgevaardigde stelt aan de critiek, niet in verband brengen met wat eergisteren is voorgevallen? Zou ik den geachten afgevaardigde niet mogen vragen, mij ten goede houden, dat ik, waar hij zeide, dat de critiek buiten deze Kamer zich algemeen tegen mijn plan had gekeerd, wat niet volkomen juist is, — en ik zou hem voorbeelden kunnen noemen — een glimlach niet heb kunnen onderdrukken?

Nu een enkel woord over de taak, die de marine in Indië heeft.

De heer HUGENHOLTZ heeft een schrijven aangehaald, waaruit zou blijken, dat onze schepen van 54 dM. diepgang om de haven van Soerabaja te kunnen bereiken, een zeker aantal dM. door den modder gaan.

Ik heb daaromtrent gegevens, loopende van 1 Januari tot 15 October van dit jaar. Door het Oostgat naar de haven zijn gegaan in dien tijd: 136 schepen van 62—72 dM., 1 schip van 73 dM. en 1 schip van 76 dM.

Nu meen ik dus, dat een schip van 62 dM. diepgang bij gewoon hoog water gerust den weg naar de haven zal kunnen passeeren.

De heer VAN WASSENAER heeft gevraagd, waarom niet dadelijk op het programma onderzeesche torpedobooten voor Indië werden voorgesteld. In de Memorie van Toelichting is gezegd, dat, wanneer de ondervinding, met de onderzeebooten opgedaan, daartoe aanleiding geeft, de torpedobooten voor Indië zullen worden omgezet in onderzeesche torpedobooten.

Voorloopig zullen wij ons dus tot de bovenwatertorpedobooten bepalen.

Heb ik den heer THOMSON goed begrepen, dan wenscht hij, dat de draadlooze telegraphie voor Indië onder het eigen beheer van het Gouvernement zou staan en dit dan een middel zou zijn om krachtig tot de verdediging mede te werken, omdat wij met een behoorlijk stelsel van draadlooze telegraphie het bezit van kostbare éclaireurs zouden kunnen ontgaan.

Hij acht het zeer aanbevelenswaardig, dat die tak van dienst ónder beheer van het Gouvernement staat. Ik kan den geachten afgevaardigde verzekeren, dat dit belang door mij niet uit het oog wordt verloren.

Ik kom thans tot de bespreking van het door eenige geachte afgevaardigden ingediend amendement in verband met de motie-TALMA.

Het pantserschip voor de verdediging van het Rijk in Europa maakt deel uit van mijn program. De aanbouw van de vloot wordt over een langen tijd uitgebreid. Het programma is bescheiden in zijn afmetingen en daarom kon er niets van worden afgenomen. Aangezien de aanbouw langzaam plaats heeft, kan door mij geen vrede gevonden worden met een handelwijze, waardoor aanbouw van welk materieel van het programma ook zou worden onderbroken.

Intusschen is in de Memorie van Toelichting bij de begrooting duidelijk gezegd, dat door mij de voorkeur zou gegeven zijn aan den bouw van een schip voor Indië, zooals in mijn programma voorkomt, wanneer de toestand van de Oosterdoksluis mogelijk maakte, dien aanbouw op de

de heeren VAN KARNEBEEK en VAN WASSENAER VAN CATWIJCK besproken.

Eerstgenoemde heeft er bezwaar tegen gemaakt, dat onlangs bij de expeditie tegen Bali het geheele Nederlandsche eskader daar dienst heeft moeten doen.

Ik begrijp dat bezwaar niet. Het toont niet dat de sterkte van het eskader op dat oogenblik niet voldoende was.

Het is mij niet bekend of men het niet met minder had afgekund, ik meen van wel, maar Bali ligt niet ver van Java en het lag voor de hand de geheele zeemacht daar te vereenigen. Als het noodig geweest was een schip ook elders te zenden, ik twijfel niet of men zou het hebben kunnen doen.

Wat aangaat de sterkte van het eskader in Nederlandsch-Indië, ik streef er naar in de eerste jaren, nu wij over niet meer dan de 4 pantserschepen type „Koningin Regentes" voor Indië kunnen beschikken, daar steeds 3 van de 4 te laten, om aldus het eskader zoo krachtig mogelijk te houden. Dit zoo zijnde, is er ook te minder aanleiding om het getal schepen weder op 6 te brengen.

Dit punt is onlangs hier nog besproken. Ik kan niet anders dan herhalen, dat mijn ambtgenoot van Koloniën en ik, zoo spoedig als noodig is, tot tijdelijke wijziging van het Koninklijk besluit van 1897, waarbij de sterkte van het eskader is bepaald, zullen overgaan.

Ik merk hierbij op, dat de uitzending van eenige torpedobooten in 1908, welke thans op de begrooting van 1907 zijn gebracht, een aanleiding te meer is, om met een sterkte van 5 groote schepen genoegen te nemen. Ook zullen in 1907 3 torpedobooten type „Hydra" naar Oost-Indië gezonden worden.

Dat door mij een pantserdekschip in West-Indië wordt gestationneerd in plaats van een pantserschip „Kortenaer", heeft tengevolge, gelijk de heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK opmerkte, dat eenig meer personeel in West-Indië is dan anders het geval zou zijn geweest, maar dat nadeel wordt volkomen opgewogen door het feit, dat wij onze pantserschepen voor de verdediging van het Rijk in Europa ter plaatse houden waar zij moeten zijn en dat onze defensie daardoor verbeterd wordt.

Ten aanzien van de opdracht aan de commissie, welke door mijn ambtgenoot van Koloniën en mij aan H. M. de Koningin tot benoeming is voorgedragen, ter onderzoeking van de grondslagen, waarop de financiëele regeling tusschen Oost-Indië en Nederland ten aanzien van de uitgaven voor de zeemacht moet rusten, heeft de heer THOMSON gezegd, dat die opdracht hem niet duidelijk was. Een nadere uitlegging daarvan is door den geachten afgevaardigde, voor zoover ik heb kunnen merken, niet verlangd.

Ik meende, dat die opdracht duidelijk genoeg was, en dat de heer THOMSON ook uit reeds vroeger plaats gehad hebbende gedachtenwisseling voldoende licht zou geput hebben omtrent hetgeen die commissie zal hebben te onderzoeken.

Hetgeen de geachte afgevaardigde gezegd heeft over het beheer der zeemacht in Indië, in verband met de quaestie of Marine en Oorlog onder één Departement zal worden gebracht, is mij niet volkomen duidelijk. Heeft het de bedoeling, dat het Departement van de landsverdediging ook de verdediging der Oost-Indische bezittingen zou beheeren? Ik zie, dat de geachte afgevaardigde ontkennend schudt. Het is dus niet de bedoeling de taak van vier personen op twee schouders te leggen. Ik hoop, dat de verdere gedachtenwisseling hieromtrent meer licht brengen zal.

Omtrent het personeel zijn door den heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK verschillende opmerkingen gemaakt.

Hij achtte het onbegrijpelijk, dat door mij zou gezegd zijn in de

deze zaak, waarnaar door het bestuur der marine reeds lang verlangend is uitgezien, weder uit te stellen.

Omtrent het lagere personeel zijn uitvoerige beschouwingen gehouden door den heer HUGENHOLTZ. De voornaamste maatregel, te dien aanzien besproken, is zeker wel die door mij kort na mijn optreden genomen, om de gelegenheid tot het krijgen van ontslag wegens tegenzin in den dienst open te stellen. Die maatregel was noodig, omdat zich ten gevolge van het lange dienstverband, waarvoor men gewoonlijk bij de marine in dienst treedt, de meening had gevormd, dat een groot deel van het personeel met ernstigen tegenzin in dienst was en daaruit niet los kon komen, hetgeen in vele gevallen aanleiding zou geven tot slecht gedrag, ten einde uit het dienstverband te worden ontslagen. Ik heb toen gemeend de deur eenigszins te moeten open zetten, ten einde aan te toonen, dat die open deur niet door velen zou worden gebruikt, en ik meen daarin te zijn geslaagd.

De cijfers, aangevende het aantal ingekomen verzoeken om ontslag wegens tegenzin in den dienst, zijn in de Memorie van Antwoord genoemd en als men die vergelijkt met de aantallen personen die in dienst zijn, dan dunkt mij, dat gebleken is, dat slechts een zeer klein gedeelte zich van dat middel om van het dienstverband ontslagen te worden heeft bediend.

Nu heeft de geachte afgevaardigde beweerd, dat de toepassing van dien maatregel op allerlei wijze zou zijn beperkt en dat speciaal de uitvoering hiervan door de commandeerende officieren, den maatregel als het ware bijna illusoir maakt. Dat laatste moet ik beslist ontkennen, maar men dient wel te bedenken, dat, wanneer men jonge mannen, op dien leeftijd, die dikwijls gedurende langen tijd afwezig zijn geweest in het buitenland, in de gelegenheid stelt om als zij in Nederland terugkomen van hun dienstverband los te komen, het hen zeer gemakkelijk schijnt in het particuliere leven hun fortuin te zoeken. De practijk heeft dan ook uitgewezen, dat er zeer veel ondoordachte verzoeken om ontslag worden gedaan, wat weer bewezen wordt door het groot aantal verzoeken, dat ingetrokken wordt door de verzoekers zelf. Ik zou daarvan vele staaltjes kunnen aanhalen. De directies en de commandanten hebben daardoor een zeer groote vermeerdering van beslommeringen gekregen, want al die verzoeken worden met de meeste nauwgezetheid gewikt en gewogen ook bij het Departement, en er wordt in groote mate rekening gehouden met de belangen van het personeel zelf, zonder hetwelk deze belangen dikwijls onbewust en ongewenscht zouden worden geschaad.

Ook de belangen van den dienst moeten hierbij niet uit het oog worden verloren, want vele verzoeken om ontslag zijn eenvoudig een gevolg van het feit, dat belanghebbenden in den dienst en dus kosteloos het een of ander ambacht hebben geleerd, waarmede zij in de burgermaatschappij hun voordeel kunnen doen. Wat bijv. te zeggen van het geval, dat iemand een cursus aan een huishoudschool heeft doorgemaakt en daardoor de bekwaamheid van hofmeester of kok heeft verworven, hetgeen aan het land niet onbelangrijke kosten veroorzaakt, en dan kort daarna de burgermaatschappij in wil, om met de opgedane kennis en ervaring zijn voordeel te doen? Het zou wel zeer vreemd zijn als het marinebestuur dergelijke verzoeken niet trachtte te beperken. Daarom is dan ook de bepaling gemaakt, dat men, wanneer men aan zulk een speciale opleiding wil deelnemen, vooraf te kennen moet geven, dat men binnen een zeker aantal jaren na die opleiding geen verzoek om ontslag zal indienen, al of niet gegrond op tegenzin in den dienst.

Het karakter van den tegenzin in den dienst, die aanleiding zou

daarop uitzonderingen voorkomen, zal wel door iedereen begrepen zijn, en ook, dat die uitzonderingen niet door den Minister in bescherming worden genomen. In de marine zijn alle belanghebbenden voldoende op de hoogte van mijn inzichten en van den ernst, waarmede door mij wordt gewaakt tegen minder goede handelingen. De straffenstatistiek wordt door den heer HUGENHOLTZ aangehaald als bewijs, dat het stelsel bij de marine verkeerd is. Hij heeft menig beginsel aangehaald, dat bij de behandeling van het personeel is toe te passen, en ik kan hem verzekeren, dat beginselen, zooals die door hem worden genoemd, toepassing vinden voor zoover dat eenigszins met militaire tucht en de eischen van de krijgstucht in overeenstemming kan worden gebracht.

Ik beweer, dat het strafstelsel goed is, en dat het met de noodige matigheid wordt toegepast, terwijl de cijfers, zooals die blijken uit de statistieken, daarvan het bewijs leveren.

De heer HUGENHOLTZ heeft opmerkingen gemaakt omtrent het verloop der officieren en omtrent de redenen, waarom dezen dikwijls trachten den dienst te verlaten. Ik moet erkennen — het ligt misschien aan mij — dat het mij een nieuwe sensatie geeft, den heer HUGENHOLTZ op dit gebied te ontmoeten. Voorzoover mij bekend is, heeft die geachte afgevaardigde zich toch vroeger op dat veld niet bewogen, doch ik geloof, dat de redenen, waarom de officieren der marine trachten den dienst te verlaten — en dat ook dikwijls doen — mij evengoed bekend zijn als den heer HUGENHOLTZ.

Dit wil ik hem echter ook nog wel zeggen, dat, als er iets is, dat den zeeofficieren het volvoeren hunner taak en het behoud der noodige opgewektheid moeilijk maakt, en wanneer er iets is, dat invloed kan uitoefenen op den lust, om als zeeofficier in dienst te treden, het zeker wel dit zal zijn, dat, zelfs als een zeeofficier in den dienst vergrijsd is en een eervolle loopbaan achter zich heeft, hij dan in deze Vergadering nog niet ontkomt aan een beoordeeling zijner handelingen, welke voor hem zeer krenkend is, en die menigmaal aan verdachtmaking zeer nabij komt.

Wat betreft het punt in de „Handelingen" van het vorig jaar, dat door den heer HUGENHOLTZ is aangevoerd, en waarop deze verklaarde, tot nog toe geen antwoord te hebben ontvangen, ik heb het dossier bij mij, doch ik meen, Mijnheer de Voorzitter, dat ik, met het oog op den beperkten tijd, op het oogenblik niet in behandeling van dat punt te moeten treden.

Wanneer de heer HUGENHOLTZ zich bij mij wil vervoegen, zal ik hem de gewenschte inlichtingen over het bedoelde onderwerp, n.l. omtrent het verloop der matrozen — de cijfers zijn opgenomen in de bijlage Q der begrooting — gaarne verschaffen; ik doe dat liever buiten deze vergadering. Ten sterkste moet ik echter opkomen tegen de verwijten van den heer HUGENHOLTZ, gedaan naar aanleiding van wat uit dat verloop zal blijken, n.l., dat door mij geen belangstelling zou worden gevoeld, integendeel, het belang gaat mij zeer ter harte, en de beantwoording der vraag, op welke wijze de goede elementen in de marine behouden kunnen blijven en verkeerde geweerd, heeft mijn volle belangstelling en mijn voortdurende zorg.

Nog is gesproken over de werving en over de kinderwerving vooral. Ik meen echter, dat er ten aanzien van het nadeelige in de kinderwerving veel veranderd is door hetgeen reeds onder mijn ambtsvoorganger is ingesteld, namelijk doordat het ontslag tijdens de opleiding gemakkelijker is gemaakt. De heer HUGENHOLTZ was van meening dat het een illusie was, zich er mede te vleien, dat daarvan verbetering het gevolg zou zijn. Immers, meende deze geachte afgevaardigde, van ontslag tijdens de opleiding komt zoo weinig, wat dan daaraan ligt, dat de ouders de jongens tijdens de opleiding niet willen terughebben omdat zij dan nog op dien leeftijd zijn waarin zij thuis veel kosten en maar weinig presteeren.

Het komt mij voor, dat dit niet hetzelfde is, als wat ons vroeger al door den heer HUGENHOLTZ werd gezegd, die het voorstelde, alsof de jong tot die opleiding gelokt werden door prachtige voorspiegelingen, door pakje en door allerlei lokmiddelen.

Het blijkt nu, dat wanneer zij in opleiding zijn en blijven, dat v namelijk is door het drijven van de ouders, die hen daar willen hou om ze gevoed en gekleed te krijgen, met de bedoeling om ze dan la zoo spoedig de opleiding afgeloopen is, terug te krijgen. Het is duidel dat wanneer dit werkelijk de toestand is, de jeugdige leeftijd van a neming een groot nadeel voor de marine moet zijn. Inderdaad is het zeer slecht stelsel, wanneer men de jongelui zoo vroeg aanneemt en eenige jaren kosteloos onderricht geeft, en men raakt ze dan later kw Dat zijn practische bezwaren, die zich bij de uitvoering van het ste voordoen. Over het algemeen echter moet een jeugdige leeftijd van a neming gunstig zijn, omdat men den jongen dan krijgt, nadat hij de lag school verlaten heeft en voordat hij de keuze van een ambacht h gedaan.

Bovendien geeft die lange opleiding voor de marine de gelegenhei zorgen, dat ze goed worden onderlegd in de kunde, die men later voo talrijke technische betrekkingen bij het onderofficierspersoneel noodig he

Wanneer wij uitsluitend lichtmatrozen aannemen op den leeftijd 18 jaar, dan zal het zeer de vraag zijn of bij hen nog de noodige sch kennis is overgebleven om uit die jongelui later onze onderofficieren kunnen maken.

Intusschen wil ik hieruit volstrekt niet begrepen hebben, dat d mij steeds uitsluitend aan het aannemen op jeugdigen leeftijd zal wor vastgehouden. Integendeel – en hierbij ontmoet ik ook den heer V WASSENAER VAN CATWIJCK – de opleiding te Willemsoord van li matrozen, op later leeftijd aangenomen, dan de jongens te Leiden wor aangenomen, heeft mijn volle belangstelling en zal zooveel mogelijk wor uitgebreid. Alleen komt het mij voor, dat verhooging van handgelden verkeerd middel is tot meerdere werving. Is het het eenige, dan zal d mij worden overwogen of het moet worden toegepast. Veel liever zou komen tot uitgestelde premiën, waarmede de man later na het eind den dienst in de burgermaatschappij terugkomt, maar tot nog toe is ondervinding, dat men de handgelden niet kan missen.

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK heeft mij gevraagd of kennis van het volle tuig nog behoort behouden te blijven voor ieder in den matrozenstand wil vooruitkomen.

Ik kan hem daarop antwoorden, dat nu reeds voor matroos 1ste kla de kennis van de werkzaamheden in het tuig niet gevorderd wordt, m bovendien wordt door mij zeer ernstig overwogen of wij het onder over het tuig bij de marine moeten voortzetten. Wel degelijk moet wor overwogen of wij dat niet kunnen missen; maar dan moeten wij er bedacht zijn in de plaats van die zeer nuttige oefeningen in het tuig anders te stellen.

Door den heer DUYMAER VAN TWIST is beweerd, dat er een barri bestaat, die aan jongens van Christelijken huize de dienstneming bij marine belet. Het heeft mij verbaasd en ik betreur het, dat de geac afgevaardigde gemeend heeft zoo iets te moeten zeggen. Ik ben niet de hoogte van de motieven, die hem daartoe hebben geleid, maar het mij voorkomen, dat de kringen, waar de jongelui van Christelijken hu komen, wanneer zij niet in het marinepersoneel worden opgenomen, ook niet kunnen vrijwaren van aanraking met invloeden, die tot nadeel hun geestelijke belangen kunnen strekken. Ik meen, dat de afgevaardi

sprak van godslasterlijke taal en het is mij niet bekend, dat onder het personeel van de marine het gebruik van die taal meer voorkomt dan onder andere categorieën van personen van dezelfde ontwikkeling en beschaving.

De wijze waarop door mij de geestelijke belangen van het personeel worden behartigd, vond bij den geachten afgevaardigde den heer DUYMAER VAN TWIST geen goedkeuring. De voorschriften, die door mij in de bekende circulaire zijn gegeven, zijn volgens den geachten afgevaardigde ten doode opgeschreven. Het is mij niet bekend, Mijnheer de Voorzitter, waarop dat oordeel berust. Bij het nemen van die maatregelen ontkwamen deze tot mijn leedwezen niet aan verdachtmaking, ook in bladen, waarvan anders meer ernst zou mogen worden verwacht. Ik geloof dat „De Standaard" vermeld heeft, dat zich ook socialisten hadden aangemeld om de jongelui te leeren wat zij moeten doen. Van andere zijde heeft men gezegd, dat de Minister den godsdienst moest te hulp roepen om de tucht te handhaven.

Ieder die de circulaire gelezen heeft zal het met mij eens zijn, dat zoodanig streven niet kenbaar gemaakt is, maar dat het, integendeel, vrijwel uitgesloten mag worden geacht. Het kwam mij voor, dat het noodig was, de kerkgenootschappen den weg te openen, waarlangs, wanneer zij het verlangden, en wanneer de ouders het wenschten, aanraking tusschen geestelijken en de jeugdige schepelingen zou kunnen worden verkregen. Al heeft op het oogenblik die maatregel nog geen practisch resultaat opgeleverd, kan ik niet toegeven, dat die daarom verkeerd zou zijn.

Intusschen geef ik de verzekering, dat wanneer van de zijde der kerkgenootschappen nog andere maatregelen noodig en mogelijk geacht mochten worden om de geestelijke aanraking met de schepelingen te bevorderen, voorstellen daartoe bij mij een gunstig onthaal zullen vinden, ook al heb ik niet kunnen treden in de voorstellen, die mij in dit opzicht zijn gedaan.

Den heer VAN KARNEBEEK heb ik te antwoorden op het gebied van de maatregelen tot verwijdering van schepelingen met anti-militaire karaktereigenschappen.

De geachte afgevaardigde zeide, dat de landmacht op dit gebied andere maatregelen tot haar beschikking heeft.

Ik wensch hierop te antwoorden, dat de maatregelen door het marinebestuur genomen alleen de strekking hebben om ongewenschte elementen onder het scheepspersoneel spoediger te kunnen ontslaan dan wanneer gewacht zou moeten worden op de mogelijkheid om ontslag te verleenen wegens slecht gedrag. Wij bezitten niet dezelfde inrichtingen als daarvoor bij het leger voorkomen. Wij moeten trachten de minder goede elementen niet zoo lang bij de marine te behouden. Intusschen zal dit onderwerp een nader punt van overweging uitmaken bij de invoering van de nieuwe militaire wet, waarin het maken van een tuchtinrichting is opgenomen.

De heer THOMSON heeft gevraagd waarom het miliciens-contingent was verminderd bij mijn optreden. Ik geloof, dat het zeer duidelijk is dat, wanneer de meest elementaire berekening aantoont dat men met veel minder dan 510 man kan volstaan, men gerust tot een minder getal kan overgaan. De voorloopige sterkte van 400 man voldoet ruim aan de behoefte.

De heer THOMSON heeft ook een wenk gegeven ten aanzien van het voornemen om de thans bestaande afdeeling mariniers te Rotterdam te zijner tijd te hervormen in een infanterieschool. Uit den aard der zaak is het korps mariniers reeds een infanterieschool en in de toekomst zal daarmede natuurlijk moeten worden voortgegaan.

Wat den wenk omtrent de verkeerde methode aangaat, kan ik mede-

handen moest hebben. Dat heeft het bestuur van den Matrozenbond niet gewild en zoo is er van de voordracht niets gekomen.

Ik wil hier even uiteenzetten waarover men zoo in het algemeen wenschte te spreken.

De algemeene Nederlandsche bond van marine-matrozen en de Mariniersbond wenschten ter bevordering der maatschappelijke ontwikkeling, voordrachten te doen houden over verschillende onderwerpen. Tot die onderwerpen behoorden o.a. Nederlands defensie ter zee, de militaire rechtspraak bij leger en vloot, de democratiseering van het militaire stelsel, de godsdienst op de vloot, het historisch materialisme, de vakvereenigingen, enz.

Nu zal men wel willen toegeven, dat wanneer over die onderwerpen voorlichting wordt verlangd, en men daarvoor de voorlichting van een officier verlangt, dat het dan wenschelijk kan zijn, dat de leiding van een vergadering waarin over die onderwerpen wordt gesproken niet berust bij het bestuur van den Matrozenbond. Dit kan ik echter uit volle borst verklaren, dat de gelegenheid voor officieren van de marine om voordrachten te houden ter meerdere voorlichting van het personeel, de menschen nuttig en aangenaam bezig te houden, volstrekt niet ontbreekt. Al sedert jaren is het voorgekomen, dat door officieren, zelfs door hoofdofficieren, voor hun minderen is opgetreden. Daarvoor is echter noch de leiding van het bestuur van den Matrozenbond, noch het matrozengebouw in den Helder noodig.

Integendeel, die gelegenheid bestaat en de cantinegebouwen worden daarvoor steeds opengesteld. In den loop dezer zaak kan ik dus geen poging zien van de marine-autoriteiten om op te treden tegen de ontwikkeling van het matrozenpersoneel.

In het geval van den beschrijvingsbrief voor een stemming ten opzichte van den bond erken ik, dat aan de zijde der autoriteiten misverstand heeft plaats gehad. Deze stemming had m. i. kunnen doorgaan zonder dat gevaar te duchten ware geweest voor de tucht; maar waar de commandanten bij hun toch reeds verantwoordelijke positie hebben te oordeelen over de toelating van zoo veel gedrukten, die worden toegezonden aan het mindere personeel, mag het geen verwondering baren als een enkele maal iets wordt tegengehouden, dat wel den beugel had kunnen passeeren.

De handhaving van de tucht is overgelaten aan de commandanten en als daarbij op onoordeelkundige wijze wordt opgetreden, zal ik daarover een terechtwijzing geven; maar mijn verantwoordelijkheid ten aanzien van de krijgstucht verbiedt mij daaromtrent bindende regelen te stellen.

Over het geval-Peschke heb ik in de Memorie van Antwoord zoo uitvoerig en zoo duidelijk geschreven, dat ik daaromtrent, dit in antwoord aan den heer Thomson, thans geen ander licht meer kan ontsteken.

De heer Talma: Mijnheer de Voorzitter! Het moge eenigszins zonderling schijnen, dat, terwijl ik in mijn eersten termijn op een na de laatste spreker was, ik na het antwoord van den Minister de eerste spreker ben; maar het zou kunnen zijn dat de motie door mij voorgesteld, ook voor andere sprekers zou worden een onderwerp van gedachtenwisseling. Na hetgeen de Minister heeft medegedeeld over de beteekenis die aan de motie zou kunnen worden toegekend, acht ik het echter niet overbodig vast te stellen wat mijns inziens in de motie staat, opdat verwarring in deze discussie naderhand niet voere tot een onzuivere beslissing over de motie.

Ik zal nu maar beginnen met te resumeeren, wat ik begrepen heb van het betoog van den Minister omtrent de beteekenis die aan deze motie kon worden toegekend. De Minister heeft gezegd: mijn plan is bescheiden in zijn afmeting en langzaam in zijn uitvoering. De indruk is, meen ik,

van een appreciatie van den termijn dien de Minister in zijn hoofd heeft?

Gesteld bij voorbeeld, dat de Minister zegt: het begint te lang te duren, ik ga bouwen. Zouden nu in eens de gelden, bestemd voor het Indische schip, bestemd worden voor een schip in Europa? Dit kan natuurlijk niet. Op het oogenblik, dat wij voteeren art. 16, moet vaststaan èn voor de Kamer èn voor de Regeering, voor welk doel de gelden zullen worden gebruikt. Ik geloof, dat daaraan nooit te ontkomen is.

Daarom doet het mij leed, dat ik niet kan zeggen tot den Minister: uw opvatting van de motie deel ik, of liever aan den anderen kant, zoo heel veel leed doet het mij niet, want wanneer dit de beteekenis van de motie was, vrees ik, dat zij niet de minste kans zou hebben van aangenomen te worden, want de Kamer zou stellig niet te vinden zijn voor een bestemming waardoor zij bij de voteering dezer wet niet zou weten welke bestemming er aan het geld zou worden gegeven.

Iets anders echter doet mij leed, namelijk, dat de Minister niet een zoodanige interpellatie van de motie heeft kunnen aanvaarden waardoor deze haar doel kan bereiken.

Omdat ik nu echter niet de hoop opgeef, dat de Minister dit alsnog zal doen, zal ik nogmaals kort en duidelijk zeggen wat in die motie, mijns inziens, duidelijk staat.

Ik erken, dat, wanneer men dergelijke woorden onder een juridische loep neemt, best uit deze als uit andere moties allerlei interpretaties kunnen worden gehaald, die er niet in zitten. Wanneer iemand zegt: ik ben anti-militairist, ik sta op het standpunt: geen man en geen cent, maar ik ben het met de motie eens, want ik vind een pantserschip te bouwen altijd nog beter voor Indië dan voor Nederland en derhalve stem ik voor, maar, wanneer men dan komt voor het pantserschip voor Indië, zeg ik: neen ik wil het niet, dan zou zoo iemand niets doen in zijn voorstemmen dan verklaren, dat in zijn afkeuring van het pantserschip voor den dienst in Europa, een tweedemachtsafkeuring is van een pantserschip voor Indië. Maar wanneer wij hier bij elkaar zijn om zaken te doen, spreekt het vanzelf, dat iemand een dergelijke interpretatie aan de motie niet zal geven en dus, wanneer hij tegen het pantserschip is, dat hier in de motie staat, stemt hij eenvoudig tegen.

Mijn bedoeling met de motie was deze.

In de Kamer en buiten de Kamer was het bezwaar tegen een pantserschip voor den dienst in Europa van veel meer beteekenis en bleek ook veel uitgebreider te bestaan, dan het bezwaar tegen het pantserschip voor Indië. Nu meen ik, dat er, nadat de Minister met zooveel klem in de Memorie van Toelichting heeft uiteengezet, geen groote woorden gebruikende, maar voor iemand die rustig leest, met schrikwekkende openhartigheid, dat wat wij op het oogenblik hebben een bedroevend klein beetje is, zeer groot gevaar bestond, dat er geen meerderheid zou gevonden worden bij de beslissing voor een pantserschip en het gevolg daarvan zou zijn, dat de Kamer naar huis zou gaan, zonder dat aan de vloot die versterking gegeven was, die zij noodig had en dat een Minister van Marine, die zijn gedachten zou laten gaan over de versterking van onze vloot en de middelen die hij zou aangrijpen, in het votum der Kamer geen richtsnoer zou hebben voor de beantwoording van de vraag, wat de Kamer dan wel wil.

Nu heb ik, uitsluitend als leek, mijn gedachten laten gaan over deze vlootplannen van den Minister en ben tot de conclusie gekomen, dat, wanneer de Minister had het Indische schip, alle dingen gelijk blijvende, hij, door dit schip naar Indië te zenden, een schip dat op dit oogenblik in Indië is, los kon maken voor den dienst in Nederland, een schip dat, al

stap achteruit door te zeggen: ik zal, zoodra het mogelijk is, bij de Kamer terugkomen en haar vragen een pantserschip voor Indië en torpedo materieel voor Nederland, en blijkt dat niet mogelijk, voor elk die het daarmee eens is duidelijk maken waarom ik, niettegenstaande ik daaraan niet de voorrang geef, bij de Kamer moet komen met iets wat ik niet in de eerste plaats zou wenschen. En als nu de Minister zegt: ik kan mij daarover niet heenzetten, dan begrijp ik niet waarom de Minister dit niet zou kunnen accepteeren.

Het kan zijn dat de Minister zegt: ik heb nu eenmaal dit schip voorgesteld en nu moet de Kamer het mij geven of ik ga weg. Maar iemand die zooeven de rustige en kalme rede van den Minister heeft gehoord, gevoelt dat een dergelijk gepassioneerd optreden niet in zijn lijn ligt. Ieder gevoelt, dat met dezen Minister te handelen valt. Maar nu zou ik den Minister wel willen vragen, of hem wordt ontnomen één enkel denkbeeld, door hem in zijn Memoriën verdedigd, of hem iets wordt geweigerd dat door hem is gevraagd, en of wij niet volkomen in de lijn blijven door te zeggen: wij gaan dezen weg op.

Ik geloof, dat nu aan den Minister en ook aan die leden der Kamer die Zaterdag de toelichting van mijn motie niet hebben gehoord, duidelijk zal zijn geworden wat mijn bedoeling met die motie is, en wel alleen de eenvoudige verklaring, dat de Minister, als hij komt met de aanvrage om een schip voor Indië en torpedomaterieel voor Nederland, dan bij de Kamer, indien deze eventueel die motie zou hebben aangenomen, kan rekenen op genoegzamen steun, afgezien natuurlijk van de technische détails, waarover wij ons nu niet kunnen uitspreken, omdat die niet kunnen worden gefourneerd.

Dit is mijn standpunt, en ik vlei mij nog altijd, dat de Minister, bij ernstige overdenking van dit standpunt, zal gevoelen, dat dit is een motie, waarvan hij de aanneming moet toejuichen en moet steunen, door de verklaring, dat zij in zijn oog een daad is die hem tegemoet komt in zijn streven om onze marine zoo sterk te maken als hem mogelijk is.

De heer Thomson: Mijnheer de Voorzitter! Ik houd niet van repliceeren, wanneer het niet strikt noodig is, maar op het oogenblik gevoel ik mij gedrongen nog eenige opmerkingen in het midden te brengen.

Niet, dat ik zal ingaan op de weerlegging van de technische zaken die de Minister aanvoert. Ik heb de overtuiging dat, wanneer Zijn Excllentie in de gelegenheid is in de „Handelingen" na te gaan wat door mij is in het midden gebracht, dit zijn oordeel in enkele opzichten waarschijnlijk zal wijzigen. Niet, dat ik mij zal begeven in een bespreking van de motie-Talma of nader mijn meening zal uiteenzetten aangaande de quaestie van het pantserschip: na hetgeen ik in mijn eersten termijn gezegd heb, zal ieder weten hoe ik over de motie Talma en over ons eigen amendement denk.

Maar er is iets ernstigers voor mij. Er dringen zich uit het debat twee zaken naar voren, waarover ik mij verplicht zie een enkel woord aan de aandacht der Kamer te onderwerpen.

Het eerste element is geweest de quaestie van het oefenen van critiek in deze Kamer op den bestaanden toestand, wat, naar ik tot mijn leedwezen heb gehoord, door enkele mijner geachte medeleden niet wordt goedgekeurd.

Al bevinden zich onder hen ook personen die van meening zijn, dat het *noodzakelijk* is om aan te wijzen de wondeplekken in onze weermacht alvorens tot verbetering te komen, niettemin redeneeren sommigen hunner aldus: nu ja, dat is wel zoo, maar praat er niet over, want in den vreemde zou men dan weten welke die tekortkomingen zijn, terwijl men ons verdedigings-vermogen niet moet kunnen schatten.

geachten buurman ter linkerzijde hebben gehoord over den zwendel der naamlooze vennootschappen, ook in onzen mond zouden gepast hebben.

Ieder onzer zou het moeten loven, als dergelijke uitingen ook in hun partij werden vernomen; ik althans schaam mij geen oogenblik dat te erkennen. Critiek, dikwijls scherpe critiek, kunnen en mogen wij nooit ontberen.

Nu komt de Minister van Marine met een weerlegging van hetgeen ik zou gezegd hebben over hetgeen voorkomt in een zoo ernstig tijdschrift als de *Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten.*

Ik heb bij het aanhalen daarvan gezegd, dat, al mocht het ook in enkele details onjuist zijn, het niettemin een zeer juiste uiteenzetting van den toestand levert, niet eens zoo scherp als zou behooren. De toestand die ons geschetst wordt op het oogenblik onzer neutraliteitshandhaving in Indië tijdens den Russisch-Japanschen oorlog, is eer het tegendeel van overdreven. Dat heb ik ook in mijn rede aangegeven.

Spr. meent dat het Departement een dergelijke tegenspraak had moeten doen hooren indien de gegevens onjuist waren, hij noemde niet alle rampen, alleen de voorvallen tijdens de neutraliteitshandhaving. Wij hebben in dit opzicht meerdere lessen zegt spr. en haalt het gebeurde bij de mobilisatie onzer weerkracht in het jaar 1870 aan.

Spr. had aangehaald de woorden: „wij zitten in een moeras". Neen, zoo iets kan deze Minister niet zeggen . . . . . . had hij het maar gezegd. Dat is een psychologisch moment geweest voor onze weermacht: de erkentenis van de groene tafel, dat wij met den bestaanden toestand geen vrede konden hebben.

En wat daarna gebeurd is moge veel te wenschen overlaten, het is in elk geval een overgangstoestand naar beter. En zoolang deze Minister er een eer in stelt, zoo iets *niet* te zeggen, en het slechte verbloemt en goedpraat, zooals verleden jaar, toen ik ook tegenover den Minister van Marine heb gestaan, zoolang zullen wij blijven steken ook met onze marine in een verzameling wierplanten, waaruit wij niet meer kunnen worden vrijgemaakt.

Ik meen, dat ik met dit weinige voldoende duidelijk heb gemaakt wat ik meen de plicht te zijn van een lid van de Volksvertegenwoordiging, een plicht, dien, zoolang ik de eer heb hier te zitten, ik nimmer hoop te verzaken.

Spr. gaat over tot een tweede ernstige zaak, die bij deze begrooting onder de oogen moet worden gezien, de zaak-PESCHKE. Wij weten thans, dat deze Minister van Marine *opzettelijk* weigert de bewoordingen van het Koninklijk besluit van 1883 met het daarbij behoorende reglement in toepassing te brengen.

Het moge zijn, dat die voorschriften te wenschen overlieten, dat het vroeger Koninklijk besluit niet een goede regeling gaf omtrent de pensioentoekenning, dat moge alles waar zijn, het neemt niet weg, dat het noodig is uit te spreken, dat *zoolang een algemeene maatregel van bestuur bestaat,* die ook door de Regeering *moet* worden opgevolgd. Het is met het oog daarop, dat ik wil eindigen met aan de Kamer de volgende motie in overweging te geven:

„De Kamer;

afkeurende, dat de Minister van Marine handhaaft een beslissing, waarbij opzettelijk een voorschrift in een bij algemeenen maatregel van bestuur vastgesteld reglement niet is opgevolgd, en na herhaalden aandrang van de Kamer weigert herstel van het daardoor bedreven onrecht te bevorderen;

„gaat over tot de orde van den dag".

De motie van den heer THOMSON wordt ondersteund door de heeren

zijn, haar nader aan de orde te stellen. Ik dring er dan ook niet langer op aan, om — zooals aanvankelijk in mijn voornemen lag — uit te lokken, dat de motie op dit oogenblik in behandeling wordt genomen.

De VOORZITTER: Zooals ik reeds opmerkte moet door de Kamer een besluit worden genomen, indien men een motie later wil behandelen. Ik stel dus voor de motie te doen drukken en ronddeelen en de behandeling daarvan later te doen plaats hebben.

Daartoe wordt besloten.

De heer HUGENHOLTZ: Mijnheer de Voorzitter! Hoe verleidelijk het ook zou zijn om op dit oogenblik met dezen Minister in debat te treden over hetgeen hij ter verdediging van zijn vlootplan heeft gezegd, zal ik mij daarvan onthouden in dit stadium van het debat, omdat ik vrees, dat noch de Minister mij, noch ik hem zou kunnen overtuigen. Ik wensch mij dus te bepalen tot de bespreking van de motie, ingediend door den heer TALMA.

Ik wil wel vooraf verklaren, dat ik met die motie niet kan meegaan, en het moet, dunkt mij, den heer TALMA zelf niet onbegrijpelijk schijnen, dat ook meerdere onzer geachte medeleden dat niet zullen kunnen doen, omdat de motie aan duidelijkheid zeer veel te wenschen overlaat.

Het feit alleen reeds, dat de heer TALMA hier moest komen om in een lange redevoering te vertellen, wat hij nu eigenlijk heeft bedoeld met die motie, terwijl hij in die redevoering aangeeft een geheel tegenovergestelde interpretatie, die men er *ook* van zou kunnen geven, zou al voldoende zijn om aan de Kamer het aannemen van een dergelijke motie te ontraden. Maar toen wij den Minister van Marine hoorden over deze motie, is het menigeen gaan dwarrelen voor de oogen en voordat wij onze stem aan een dergelijke motie kunnen geven, zal het toch wel eerst duidelijk moeten zijn in welken zin de Minister van Marine die motie aanvaardt, want dan eerst heeft het voor de Kamer eenige beteekenis.

De Minister heeft gezegd, dat hij de motie van den heer TALMA wil aanvaarden, mits het amendement van de heeren MARCHANT, THOMSON c.s., om het gevraagde pantserschip „Heemskerck" van de begrooting af te nemen, zal zijn of zal worden afgestemd.

Hier komt allereerst al een zeer onzeker element. Immers het zal den Minister niet onbekend zijn, dat deze motie, behoorende bij het algemeen beleid, in stemming zal worden gebracht vóór dat het amendement van die heeren aan het oordeel van de Kamer is onderworpen. Het zal dus voor de leden zeer moeilijk zijn, met die toelichting van den Minister, om hun stem over die motie te bepalen.

Nu heeft de Minister gezegd, dat hij, indien die motie wordt aangenomen en het geld voor de gevraagde „Heemskerck" blijft op de begrooting, in elk geval in 1907 kan beginnen te bouwen. *Wat* hij dan kan beginnen te bouwen is alweer niet duidelijk, maar hij kan dan beginnen te bouwen; de werf behoeft niet te worden stilgezet.

Gelukt nu intusschen de quaestie van de Oosterdoksluis, dan hoopt de Minister in te dienen een begrooting, waarbij subsidie voor de uitvoering van die werken der Oosterdoksluis zal worden gevraagd en tegelijkertijd gelden voor het schip van 7000 ton. Mocht de Kamer dan, zoo heb ik het van den Minister begrepen, het schip van 7000 ton afstemmen, dan heeft de Minister in elk geval de noodige gelden op zijn begrooting voor de tweede „Heemskerck" en kan met den bouw worden voortgegaan. Het is mogelijk dat ik de zaak verkeerd heb verstaan, maar zoo heb ik het opgeteekend.

Wat beteekent dat nu eigenlijk?

Nu heb ik van verschillende kanten hooren opmerken, dat de motie-THOMSON zoo kras gesteld was, maar ik wensch er de heeren aan te herinneren, dat wij een maatregel zouden kunnen nemen die nog krasser zou zijn. Ik heb er de vorige keer de aandacht op gevestigd, dat wij hier te maken hebben met een feit, dat in art. 355 van het Wetboek van Strafrecht strafbaar is gesteld. Toch zal ik geen poging willen aanwenden om de Kamer te bewegen, den Minister in staat van beschuldiging te stellen, niet omdat ik geloof dat de Minister niet veroordeeld zou worden, want daartoe zijn alle termen aanwezig, maar omdat ik er zeker van ben, dat, indien de Minister werd veroordeeld, hij dan, gesteund door tal van achtenswaardige ingezetenen van 's Gravenhage, een adres om gratie zou richten tot H. M. de Koningin en dat zijn waarde ambtgenoot van Justitie aan Hare Majesteit zou adviseeren om die gratie te verleenen op grond dat het vonnis den indruk maakt dat de beschuldigde niet zou zijn veroordeeld indien art. 355 Wetboek van Strafrecht niet bestond of anders had geluid.

De Minister zou gaarne den last om het onrecht te herstellen willen afwentelen op de Kamer en aan het slot van de beschouwingen over deze zaak in de Memorie van Antwoord bladz. 25 wordt die raad dan ook gegeven. Ik geloof echter, dat de rolverdeeling die de Minister hier wil toepassen verkeerd is. Het is aan de Regeering en niet aan de Kamer het onrecht te herstellen; en ik geloof ook, dat er in dit geval geen noodzakelijkheid bestaat noch eenige aanleiding of reden voor is om gebruik te maken van het recht van initiatief.

De Kamer kan hier niet anders doen dan critiek uitoefenen en haar afkeuring uitspreken over de houding van de Regeering. Maar ik geloof, dat de Regeering zelf zeer gemakkelijk de zaak zou kunnen oplossen.

In de eerste plaats zou dit kunnen gebeuren door een formeele wijziging te brengen in de Koninklijke besluiten die gebleken zijn vicieus te zijn. Maar ik zou daarop zelfs niet willen aandringen. De wetgeving is nu eenmaal op dit punt veranderd, en het voorschrift dat geschonden is, is uit den algemeenen maatregel van bestuur verdwenen. Derhalve zou het gewraakte Koninklijk besluit toch nimmer meer als antecedent kunnen worden aangevoerd.

Op het formeele herstel zou ik dus zelfs niet meer willen aandringen. Maar er blijft nog over te herstellen een werkelijk onrecht, de financieele schade door sommige personen geleden ten gevolge van de niet-toepassing van het voorschrift. Wat is nu gemakkelijker voor de Regeering dan om op de begrooting een post te brengen voor schadeloosstelling van hen die schade hebben geleden door niet-toepassing van art. 9, 2e lid, van het bewuste reglement, ofschoon dat artikel op hen toepasselijk was.

En indien zulk een post op de begrooting werd gebracht, zou de Minister in elk geval gelegenheid hebben om ten minste financieel de geleden schade weer goed te maken.

Wanneer de Minister bereid is tot dien maatregel over te gaan, dan geloof ik wel dat de Kamer vergevensgezind zou kunnen zijn en dat zij dan den misslag, die erkend is, gaarne zou vergeven en vergeten.

Ik zou dit dus der Regeering in overweging willen geven.

De heer HEEMSKERK: Ik wensch nog een enkel woord te zeggen over het verband tusschen de motie van den heer TALMA, waarvoor ik sympathie gevoel, en de begrooting.

Ik heb die motie nooit anders opgevat dan in dezen zin, dat het de bedoeling was dat in plaats van het schip voor Nederland zou worden

heeren MARCHANT, THOMSON en van FOREEST amendementen hebben voorgesteld, zijn zoo, dat men met die woorden kan bouwen een schip voor Indie of een schip voor Nederland, juist zooals men wil.

Indien nu de motie-TALMA wordt aangenomen en door den Minister aanvaard, wat is dan de bedoeling van die artikelen? De Minister heeft ons gezegd, dat, indien de motie werd aangenomen, hij zich zou beijveren om te komen met een voorstel tot het beschikbaar stellen van gelden tot verbreeding van de Oosterdoksluis en tot wijziging van de begrooting. Het schijnt dus dat de Minister meent, dat, wordt de motie aangenomen, de begrooting gewijzigd moet worden.

Nu moet de wijziging van de begrooting niet hierin bestaan, dat overeenkomstig het recept van de heeren MARCHANT c. s. de gelden voor den bouw van een pantserschip zouden worden geschrapt, want dan hadden wij alleen een negatief resultaat en geen zekerheid van een positief resultaat.

De motie zal in stemming komen na afloop van deze algemeene beraadslaging en dan zijn wij nog niet aan art. 15. Indien de Minister nu meent, dat na aanneming van de motie de begrooting gewijzigd moet worden, zou het beste zijn, dat de Minister zelf de noodige wijzigingen aanbracht, opdat wij de zekerheid hadden, dat de gelden werkelijk zouden worden toegestaan voor den bouw van een nieuw schip in Indië en torpedomaterieel voor Europa.

Ik wil dit nog in het voorbijgaan zeggen, dat de beteekenis van de motie niet deze kan zijn, gelijk de geachte afgevaardigde uit Weststellingwerf scheen te meenen, dat men nooit zou goedkeuren den bouw van een schip voor Nederland. In de motie staat alleen, dat de bouw van een schip voor Indië en de aanschaffing van torpedomaterieel voor de verdediging van het Rijk in Europa den *voorrang* verdient boven den aanbouw van een schip voor den dienst in Europa, zoodat het volstrekt niet uitgesloten is, dat men te zijner tijd tot den bouw van een schip voor Nederland zal besluiten, en wij ook in dien zin vrij in onze beslissing blijven.

De heer JANSEN (den Haag): Mijnheer de Voorzitter! Een enkel woord in antwoord op hetgeen de Minister heeft gezegd. Het verwondert mij, dat de Minister, na te zijn ingegaan op vele détails die door verschillende geachte sprekers in het debat zijn gebracht, aan de verdediging van het schip slechts een kleine plaats in zijn rede heeft gegeven.

De Minister heeft gezegd, dat de torpedojagers ongeveer een millioen kosten en hij heeft daarmede ons een wapen in de hand gegeven om te zeggen: bouw liever 5 à 6 torpedojagers dan dit eene schip, want deze torpedojagers zijn meer geschikt om een landing te helpen beletten en de betonning weg te nemen.

De Minister zegt bovendien, dat het soms noodig is de bemanning van een schip op te offeren om een groot doel te bereiken. Welnu, het is toch in ieder geval beter de bemanning van een klein schip — stel 60 man — op te offeren, dan de 300 man die een pantserschip „Heemskerck" bevaren.

Het zal de voorkeur verdienen kleine schepen te blijven houden.

De Minister heeft er op gewezen, dat in 1892 door mij zijn voorgesteld pantserschepen voor de verdediging van Nederland, die in dezelfde verhouding stonden tegenover de groote schepen van toen, als nu zijn voorgesteld pantserschip tegenover de „Dreadnought's" en andere kolossen.

Mijnheer de Voorzitter! Tusschen 1892 en nu zijn 14 jaren verloopen en de Minister had in aanmerking moeten nemen, dat de schepen, door

mij voorgesteld, bestemd waren tevens voor den Indischen dienst, waarvoor zij bewezen hebben zeer goed geschikt te zijn en althans toen waren ook tegenover de gepantserde schepen dier dagen.

Ik geloof dus, dat de opmerking van den Minister over inconsequentie mijnerzijds, niet juist was.

Ik heb — het is een détail - gevraagd, hoe het kwam, dat de Minister nu reeds kon beoordeelen, dat de onderzeesche torpedoboot f 100 000 meer zou kosten dan het vaartuig, onlangs aangevraagd, en waarmede volgens den Minister nog geen ervaring is opgedaan. Het was toch bovendien te verwachten, dat, waar men voor deze eersteling aan den uitvinder een soort van „royalty" zou moeten betalen, de volgende minder kostbaar zou zijn. Wat nu de motie betreft van den heer TALMA, ben ik, en ik mag ook spreken namens eenigen mijner politieke vrienden, bereid daaraan mijn stem te geven, indien de Minister zich vereenigt met den uitleg, daaraan door den heer TALMA gegeven.

De heer DE WAAL MALEFIJT wenscht er nog op te wijzen, dat in 1904 en '05 buitengewone kosten voor onze marine moesten worden gemaakt in verband met de handhaving onzer neutraliteit in Oost-Azië en derhalve zooveel mogelijk moest worden bezuinigd op den nieuwbouw, dit kan reden geweest zijn dat geen f 4 000 000 voor nieuwbouw werd besteed.

De Minister heeft ook gezegd, dat een plan om te leenen om daardoor sneller te kunnen bouwen, tot op zekere hoogte door hem werd aanvaard. Hij zou dit nader overwegen en met den Minister van Financiën daaromtrent nader overleg plegen.

Ik kan begrijpen, dat de Minister mij op dit moment geen antwoord heeft gegeven en ik neem gaarne acte van deze verklaring. Ik hoop echter, dat de toegezegde nadere overweging spoedig tot een afdoend resultaat zal leiden, want van hetgeen ik omtrent de dringende noodzakelijkheid van versterking onzer weermiddelen aan de zeezijde heb gezegd, neem ik geen woord terug. Ik meen, dat ook de Minister zelf het daaromtrent wel met mij eens zal zijn.

Over de motie van den heer TALMA zal ik niet veel meer zeggen.

De heer HEEMSKERK heeft zoo scherp en juist uiteengezet de onzekerheid welke omtrent de strekking daarvan gedurende de discussie is ontstaan, dat ik hoop heb, dat die strekking nu volkomen zal worden opgehelderd.

Het bezwaar, dat bij mij oprees, toen ik de motie hoorde toelichten, welke overigens wat haar bedoeling aangaat, mijn volkomen sympathie heeft, speciaal ook wat betreft de aanschaffing van torpedomaterieel, was het volgende.

Wat zal het gevolg zijn van de aanneming dier motie? Zal het gevolg zijn, dat de Minister over de posten die thans voor het schip zijn uitgetrokken, niet mag beschikken, dat deze feitelijk beschouwd worden als te zijn teruggenomen? Dan zou het resultaat aanvankelijk hetzelfde zijn, als wanneer het amendement van den heer MARCHANT c. s. werd aangenomen, niet natuurlijk wat de bedoeling, maar wat het feitelijke aangaat.

Immers, niemand schenkt de waarborg dat, ingeval later bij wijziging der begrooting daarop posten werden verhoogd om over te gaan tot aanbouw van een schip voor Indië, dezelfde personen die medegewerkt hadden tot aanneming der motie, ook zouden medewerken tot wijziging van de betrokken begrootingsposten. Daarom meen ik dat, als de motie wordt aangenomen, zoowel de cijfers als de omschrijving dier posten op deze begrooting behooren te blijven staan, en dat bij aanneming der motie de

Minister de vrijheid heeft uit die posten, wanneer het amendement MARCHANT wordt verworpen, zonder verdere beslissing een schip voor Indië te gaan bouwen. In de omschrijving der posten wordt met geen woord verklaard, of het schip voor Indië dan wel voor Nederland zal gebouwd worden. Het is dus volstrekt niet noodig die omschrijvingen te veranderen en uitdrukkelijk van Indië te gewagen. En het zou misschien ook nog aanleiding kunnen geven, dat bij de onderhandelingen met Amsterdam over de verwijding der Oosterdoksluis, het Rijk meer dan noodig was, zich de handen had gebonden.

De heer VAN KOL: Mijnheer de Voorzitter! Slechts een enkel woord van speciaal koloniaal standpunt, waarop nog door geen enkele der sprekers de aandacht is gevestigd.

Het is mijn bedoeling niet mij in de discussie te mengen, waarbij maar al te duidelijk bleek, dat het Marine-zaken zijn die wij thans bespreken. Jaar in jaar uit toch wordt hierbij blijk gegeven van een schipperen zonder weerga, waarvan men zeeziek zou worden.

Wanneer vroeger een Minister een groot schip vroeg, om buitengaats te kunnen vechten, dan weigerde de Kamer; en er kwam een motie, waarbij men uitsprak, dat men een binnengaatsch schip wel zou toestaan. Dan weer wordt een schip gevraagd voor een of ander tactisch doel; neen, zegt de Kamer, het zal zijn een schip voor algemeenen dienst.

De Minister vraagt schip A en krijgt schip B; vraagt hij schip B dan krijgt hij schip A; men schippert aldus rusteloos door.

Daaruit blijkt, dat er noch bij de Regeering noch bij de Kamer een vaste overtuiging zit; niemand weet eigenlijk wat men wil.

Toen ik met eenige aandacht de debatten hier had aangehoord, dacht ik: indien het eens mocht gebeuren dat achter de groene tafel zat een man als de Vlissingsche straatjongen MICHIEL ADRIAANSZOON DE RUYTER, wat zou men dan geheel andere woorden, getuigende van meer vastheid van wil en overtuiging, hebben gehoord.

Een andere quaestie is, en daarover alleen wilde ik spreken, of wij wel het recht hebben Indië dat ongevraagde, misschien ongewenschte schip op het dak te schuiven. Mogen zij dat doen, die feitelijk voor Nederland om verschillende redenen zulk een pantserschip niet willen, terwijl verre van bewezen is, dat een nog grooter pantserschip voor Indië het best is. Alleen reeds die groote diepgang en inhoud zijn voor de marinehaven van Java geen gering bezwaar.

Spr. gaat hierop door een niet genoemd cijfer aanhalende en het Westgat met het Oostgat verwisselende.

Nog iets anders, Mijnheer de Voorzitter! Is het voegzaam tegenover de Regeering en de inwoners der koloniën dat zware pantserschip hier zoo maar klakkeloos aan te nemen zonder hun oordeel in te winnen, noch op hun belangen te letten? Mij dunkt van neen. Zou het niet plicht zijn eerst het advies van den Minister van Koloniën in te winnen? En waar bij de Indische begrooting gebleken is, dat deze bewindsman feitelijk aan 5 groote schepen reeds te veel heeft en het zesde niet heeft gewild, mogen wij het hem dan toch maar opdringen, alleen om een deel van den last van Nederland af te schuiven?

En een ander, bevoegd en gerechtigd om mee te spreken: de Gouverneur-Generaal, heeft men zijn oordeel gevraagd?

Ik twijfel er aan, want voor zoover ik mij herinner uit sommige mededeelingen, gevoelt de tegenwoordige Gouverneur Generaal absoluut niets voor de marine, evenmin voor haar gebruik te land als te water. De marine-officieren te land acht hij geheel onbruikbaar en soms heeft hij

in Atjeh een sergeant van de marechaussees laten doen datgene waa hij een hoofdofficier der marine ongeschikt achtte. Hij heeft zelfs de s bewering geuit, die ik niet tot de mijne zou willen maken, dat van nuttelooze personen, die hij op de wereld kent, naast de jonkers in Haag, de marine-officieren den voorrang verdienen.

Zou het nu niet plicht zijn, de genoemde autoriteiten om advi vragen, wat wellicht in min gunstigen zin zal uitvallen, en moger aan den anderen kant den Javanen weer deze belasting opleggen? Z de bouw van het schip zal op de Staatsbegrooting worden uitgetrol maar het is bestemd voor den Indischen dienst en de kosten voo personeel en van enkele herstellingen zal men aldus de Javanen dragen. En waar wij in 1907 voor dat personeel op hoofdstuk VI $2^1/_2$ lioen en met het materieel ruim $3^1/_2$ millioen als restitutie zagen opgen uit de Indische schatkist, zullen door dit grootere schip nog de k voor personeel en materieel toenemen en de verarmde Javaan al zwaarder worden belast. De aanneming van pantserschepen als dat de motie van den hr. TALMA bedoelt, zal dus weer in hoofdzaak op de vaan drukken; met welk nut? Misschien zooals de geijkte termen lu tot handhaving niet van ons bezit, maar van zijn armoede, tot bes ming niet van ons gezag, maar van zijn ellende.

Ik meen dus, dat de Minister en de Kamer uit parlementair fatsoe het recht hebben de motie-TALMA aan te nemen; dat wij niet zonder n en duidelijke verklaring van den Minister van Koloniën en de Ind regeering dit pantserschip anderen op den hals mogen schuiven, een schip dat men ginds wellicht niet wenscht en waartegen men waars lijk zijn stem zou uitbrengen. De motie-TALMA aan te nemen zou mijns inziens, een ongepaste houding zijn tegenover de inboorlinge de regeering van onze Koloniën, en ik hoop, dat dit argument er iet zal bijdragen die motie te doen verwerpen.

De heer VAN GIJN: Mijnheer de Voorzitter! Een kort woord aanleiding van hetgeen is gezegd over het rapport der commissie de verdediging des lands aan de zeezijde.

Heb ik den Minister goed begrepen, dan heeft hij, behalve wat i Memorie van Antwoord stond, gezegd, dat hij niet tot overlegging dat rapport kon overgaan, omdat de schifting der stukken te moeilijk en hij toen in overleg met zijn ambtgenoot van Oorlog gemeend l met de overlegging te moeten wachten totdat ook de plannen der l verdediging aan de Kamer zouden worden voorgelegd.

Ik wil dat gaarne aannemen, maar ik meen aan den anderen l dat de Kamerleden het recht hebben te eischen de overlegging van rapport, alvorens den weg in te slaan die tot groote uitgaven aanlei kan geven, en waar nu de mogelijkheid bestaat, dat die „Heemske vooreerst nog niet varen zal, zou ik Zijn Excellentie wel beleefdelijk w verzoeken nogmaals met zijn ambtgenoot voor Oorlog overleg te pl omtrent de vraag, of die moeilijkheid niet te overwinnen zou zijn e zorgen, dat wij dat rapport krijgen, voordat de beslissing over h bouwen schip zal worden genomen, aangezien dit schip een integree deel uitmaakt van het geheele plan en wij ook bij de beoordeeling dat deel dat licht noodig hebben.

Wat de „Heemskerck" aangaat, ik zal daarover niet veel meer zeg De Minister heeft mij niet kunnen overtuigen, dat ik in dat op dwaal.

Mijnheer de Voorzitter! Ik wensch nu nog een enkel woord te ze naar aanleiding van de motie van den heer TALMA. Ik kan, ook na

enkelen mijner vrienden, verklaren, dat wij ons met die motie zullen vereenigen, maar onder bepaald beding, dat wij die geheel en al los maken van een eventueel in te dienen wetsontwerp tot verbreeding van de Oosterdoksluis. Ik doe dat, omdat ik later niet gaarne het verwijt zou hooren, dat ik stemmende vóór de motie-TALMA, eigenlijk reeds bij mij zelf dacht: ik wil tot uitvoering daarvan niet mededoen. Dat is absoluut het geval niet, maar indien de Oosterdoksluis niet wordt verbreed, dan zou zeer goed een schip kunnen worden gebouwd op een particuliere werf. Wij hebben bij onze marine verscheidene schepen op particuliere werven gebouwd, welke den toets zeer goed kunnen doorstaan met die gebouwd op de Rijkswerf. Waar ik echter nog niet de overtuiging heb, dat de Rijkswerf als werf voor aanbouw moet worden gehandhaafd en ik dus op dit oogenblik nog niet durf zeggen, of het groote offer, dat voor die werf zal worden geëischt om de Oosterdoksluis te verbeteren, gerechtvaardigd is, hebben mijn vrienden en ik gemeend onze stem vóór de motie aldus te moeten motiveeren.

De heer MARCHANT: Ook mijnerzijds zal ik over de argumenten die vóór en tegen den aanbouw van de tweede „Heemskerck" zijn aangevoerd, niet zeer veel meer zeggen. De argumenten, die de Minister daarvoor hedenmorgen heeft aangevoerd, zijn in hoofdzaak een herhaling van hetgeen reeds in de stukken was bijgebracht.

Het aanbouwen van de „Heemskerck" voor de binnenlandsche defensie is voor mij ten eenenmale onaannemelijk.

Spreker vindt dat het bruikbaar zijn van een „Heemskerck" tegen een transportvloot zonder geleide, een tegenstelling is van het noodzaken van den vijand, door 't bestaan van dergelijke schepen, met grooter macht te komen.

Eerst hebben wij gehoord den heer DUYMAER VAN TWIST; die is al bijzonder ingenomen met de „Heemskerck." Dan den heer DE WAAL MALEFIJT; hij is er minder mede ingenomen, maar zal het schip accepteeren, omdat het nu eenmaal een versterking aan de vloot geeft, die versterking behoeft. En eindelijk komt de heer TALMA met een motie, waarvan de bedoeling tot dusverre niemand precies duidelijk is, maar waarin zoo iets te kennen wordt gegeven als dat voorloopig van aanbouw van de „Heemskerck" niets moet komen. Maar wat wij noodig hebben van den Minister van Marine om te kunnen beslissen over een zoo gewichtig voorstel als thans voor ons ligt, is dit, dat wij weten waar wij heengaan en waaraan wij toe zijn.

Hij komt mij voor, dat voor de overzijde, met name voor de antirevolutionnairen, eigenlijk het sterkste argument voor aanbouw, desnoods van een „Heemskerck", is, dat de sociaal-democraten er tegen zijn.

Spr. vergelijkt verder nog de handelwijze van enkele politieke partijen.

Er wordt tegen ons aangevoerd, dat wij, waar wij critiseeren, niet in staat zijn iets positiefs er voor in de plaats te stellen, zelfs heb ik van tijd tot tijd het woord nihilist aan mijn adres hooren richten.

Maar wat is nu het positieve, dat daartegen door den heer TALMA en de zijnen wordt aangevoerd? Tot dusverre is daaruit niets anders op te maken, dan dat wij maar moeten aanbouwen, is het geen „Heemskerck". dan maar wat ik kortheidshalve zal noemen een „Talma", dat doet er niet toe, als onze maritieme macht er maar door wordt vergroot. Dat is de positiviteit van den heer TALMA, en daartegen kom ik op.

Spreker zegt, dat de beteekenis van de motie-TALMA nog voor niemand vaststaat en beschouwt de gevolgen van het aannemen of verwerpen

marine op het oogenblik verkeert, moeten komen. Daaraan heb ik behoefte en nu die behoefte niet bevredigd wordt is het mij onmogelijk met dezen Minister mede te gaan.

Maar behalve dat, waar zal men nu dat groote pantserschip voor Indië gaan bouwen?

Wij hebben het gehoord van den heer VAN KOL: de Minister zal niet eens weten of de Gouverneur-Generaal op dat cadeau wel gesteld is, terwijl deze toch ten slotte de man is, die verantwoordelijk is voor de verdediging van de koloniën waarover hij het bewind voert.

Daarbij komt dit. Ik heb de laatste dagen nog eens geïnformeerd bij mannen van het vak, die het kunnen weten, hoe het staat ten opzichte van den toegang tot de haven van Soerabaja. De Minister zelf maakt in de stukken den bouw van het schip afhankelijk van de mogelijkheid, of dat schip in en uit kan gaan in de haven van Soerabaja. Van menschen die zelf daar gevaren hebben, die het weten kunnen, heb ik gehoord, dat men nu al met een „Regentes" die haven slechts in en uit kan gaan onder samenwerking van tweeërlei omstandigheden, n.l. dat men een stille zee heeft en hoog water, dus op zijn mooist eenmaal per dag en dat men bij dien samenloop van gunstige omstandigheden nog altijd door de modder moet.

En, zoo vroegen mij die naviganten, die daar zelf gevaren hebben, hoe is het in 's hemels naam mogelijk, dat nu op stapel zal worden gezet een schip, dat nog dieper gaat dan die „Regentes", waarmee wij nu al op zijn hoogst eens per dag, onder de gunstigste omstandigheden, in en uit kunnen loopen.

Wanneer ik dat hoor, en de Minister accepteert zelf de voorwaarde van vrije in- en uitvaart in de haven van Soerabaja, dan moet ik toch vragen: is het de Kamer geoorloofd hier op een achtermiddag op de motie van den heer TALMA over een dergelijk vraagstuk te gaan beslissen?

En dan nog dit: hoe zit het met de Oosterdoksluis? Spreker vreest dat de „Talma" afgebouwd wellicht de sluis nog niet klaar zou vinden, het ligt voor de hand, dat dan het Rijk dien ruimeren doorgang zou moeten maken. Ik beroep mij echter op de meening van den Franschen admiraal FOURNIER, den commandant van de Fransche Marine, tegenover den generaal VAN VLIJMEN. De admiraal FOURNIER had manoeuvres gecommandeerd van de Fransche vloot, waarin was opgenomen een bombardement van Algiers. Van de uitkomsten zegt hij het volgende: „En premier lieu, suivant l'ordre chronologique, l'opération de jour du bombardement d'Alger par l'armée navale laisse cette impression bien nette, qu'il aurait suffi d'une petite flottille de sous-marins défensifs courant les secteurs morts ou trop faibles de certaines batteries de la défense pour la faire avorter, ou même pour y faire renoncer le chef de l'armée assaillante devant la perspective des risques excessifs qu'elle pourrait faire courir à ses bâtiments."

En een oogenblik verder, waar hij spreekt over manoeuvres die gemaakt zijn met het ontschepen van troepen in de zee van Bizerta, schrijft hij: „En ce qui concerne cette seconde opération du débarquement, qui n'a pas été effectuée à Alger, l'exercice du 21 juillet devant Bizerte fait ressortir en effet l'importance des pertes qu'une flottille de quelques sous-marins pourrait infliger pendant le jour aux bâtiments ennemis tentant de débarquer des troupes et stationnant ensuite pour les ravitailler et les couvrir au moyen des feux de leur artillerie."

Die Fransche admiraal komt dus tot de conclusie, dat de landing en het bombardement zeer goed had kunnen worden verhinderd door een flotille van onderzeesche torpedobooten.

Als nu de heeren zeggen: wanneer men met torpedobooten komt, dan

zult gij uw toestemming ook niet geven, dan is mijn antwoord: to Minister kwam om geld voor aanschaffing van een onderzeesche to boot, hebben wij dit toegestaan.

Ziehier iets positiefs tegenover hetgeen wij meenen dat op het blik niet van deze Kamer kan worden geëischt.

Ten slotte: De heer Minister heeft zich beklaagd over de criti ik van zijn beleid zou hebben gegeven. Hij heeft met name aang een stukje door mij geschreven in de „XXste Eeuw".

Spreker geeft toe dat 1931 genoemd had moeten worden in plaa 1934 en voert als verdediging van zijn critiek aan, dat de Ministe eerste Regentes in 1921 begint, niettegenstaande het ras voortga techniek.

De Minister zegt: wij zitten niet in een moeras. De eerste de marine-officier, dien men daarover spreekt, laat zich anders uit.

Natuurlijk, het maakt een groot onderscheid of men als marine-o zit achter deze groene tafel of vrij staat tegenover de Kamer. oordeel het betrouwbaarst is, is duidelijk.

Ik herhaal, dat wij ten aanzien van onze marine verkeeren i kritieken tijd. Wat wij noodig hebben is niet een man als dezen Mi die plannen maakt op papier en die naar believen van de Kamer is om zijn schip voor Nederland te verruilen voor een schip voor Wij moeten iemand hebben, die leiding geeft op dit moeilijk terrein deze crisis moeten wij heen en daar helpt deze Minister ons niet heen. Maar ook niet de motie Talma. Met en zonder die motie blijve in de sleur, die wij al jaren hebben gevolgd.

Wij voteerden steeds gelden zonder een behoorlijk plan. Ik vo doe daaraan niet mee.

Wil men mij nihilist noemen, ik zal mij dit getroosten.

Voor mijzelf ben ik zeker, dat het van hoogeren ernst getuigt, d meer handelen in 's lands belang door openlijk te critiseeren en een p stelsel te eischen, dan steun te geven voor uitgaven, waarvan de matigheid niet boven allen twijfel is verheven.

De heer Van Wassenaer van Catwijck: Mijnheer de Voorz Zaterdag verdedigde ik de noodzakelijkheid van het hebben van to booten en krachtige schepen in Europa.

Thans is er een motie om eerst een schip voor Indië en to booten voor Europa te bouwen en ik zal daar vóór stemmen, omd wij een schip voor Indië bouwen en daarheen zenden, er een sch Indië hier kan komen. Wij krijgen dus toch voor Nederland ook een van de soort die daar noodig is.

De Minister zegt in de Memorie van Toelichting, dat uit den der zaak de Volksvertegenwoordiging, door het toestaan van gelden dit schip, niet gebonden kan geacht worden te zijn aan de overige d van het programma.

Wanneer nu de Minister dit zegt en de Volksvertegenwoordigin door een motie: wij wenschen liever te beginnen met een schip Indië, dan geloof ik, dat uitgesloten is de vrees, zooeven door den v geachten spreker geuit, dat wij ons daarna ook verbinden voor het pa schip voor Nederland. Ik geloof dat die vrees volkomen ongegrond i ik geloof ook niet, dat er veel vrees is, dat, wanneer deze motie aangenomen, daarna het amendement-Marchant niet zou worden a nomen, daar er dan twee schepen tegelijk op stapel gezet zouden w Dat is iets dat ik van het gezond verstand dezer Kamer niet ka wachten. Ik wensch dan ook te verklaren, dat ik zal stemmen vó

motie-TALMA, aangezien ik die opvat in den geest als die door hem is toegelicht en ook door den heer HEEMSKERK is aangegeven.

Spr. komt nog eens terug op den levensduur der schepen. Met tijdige reparatie kunnen ze wel blijven leven, maar ze raken technisch zoo ten achter, dat ze geen vechtschepen meer zijn, dat kan men door tijdige reparatie niet voorkomen.

Voor den langzamen bouw van torpedobooten verwijst de Minister naar bladz. 6 van de Memorie van Antwoord en zegt, dat hij het denkbeeld om wat sneller te bouwen aanvaardt; maar ik heb opgemerkt, dat men dan in 1912 in denzelfden achterstand komt als waarin men zou komen volgens het tegenwoordige plan van den Minister, en dit heeft de Minister evenmin bestreden.

Spr. noemt de bedragen op, die volgens de Memorie van Toelichting in vorige jaren voor aanbouw werden besteed, roert zijne gegevens betreffende de stelling van Den Helder aan en zegt ten aanzien van de oefeningen in het tuig: Zou het niet mogelijk zijn de menschen te laten varen op kleine scheepjes? Een loodsbotter kost volgens vroegere begrootingen ongeveer f 40 000. Men zou er dan gemakkelijk eenige kunnen hebben en men zou misschien aan de marine jachtclub eenige faciliteiten kunnen geven, waardoor deze wat meer zou kunnen zeilen of kruisen met de matrozen en dezen daardoor wat zeemanschap doen verkrijgen en zooveel tuigkennis daarbij als zij thans op onze schepen noodig hebben.

Spr. wil verder een oogenblik terugkomen op de weinig welwillende houding door het Departement van Marine aangenomen; gegevens worden dikwijls niet of te laat verstrekt. Hij zou wenschen, dat de Minister zorgde, dat wij door zijn Departement goed op de hoogte werden gesteld, zoodat wij niet in allerlei stukken hebben te zoeken naar hetgeen wij weten moeten, maar dat het ons duidelijk werd voorgelegd.

De heer SCHOKKING: Mijnheer de Voorzitter! Ik heb slechts voor een korte opmerking het woord gevraagd. Maar ik mag niet toelaten, dat door mijn zwijgen een verkeerde voorstelling zou ontstaan, wat licht het geval zou zijn, wanneer ik onweersproken liet hetgeen de heer THOMSON heeft gezegd naar aanleiding van een interruptie van mij bij een gedeelte in zijn eerste rede.

Ik wensch dan nadrukkelijk te verklaren, dat bij mij niet de geringste gedachte voorzit, alsof bij de behandeling van de begrooting van Oorlog en Marine in de Volksvertegenwoordiging geen critiek zou mogen worden geoefend. Integendeel, ik geloof, dat de Volksvertegenwoordiging aan de daarop betrekking hebbende hoofdstukken niet alleen even groote aandacht heeft te wijden als aan de andere, maar ook den plicht heeft nauwkeurig toe te zien, dat alles in orde is.

Ik maak echter groot onderscheid tusschen opbouwende en afbrekende critiek, en nu wil ik gaarne aannemen, dat de heer THOMSON bedoelde opbouwende critiek te leveren, maar hij houde het mij ten goede, dat ik den indruk kreeg van het tegenovergestelde. Het blijft in dit verband ook van belang, dat zijn woorden niet het minst werden toegejuicht in dien hoek van de Kamer, waar wij weten dat onder alle omstandigheden het standpunt wordt ingenomen: voor Oorlog en Marine geen of zoo min mogelijk geld uit de schatkist.

Nu wensch ik er op te wijzen, dat mijn interruptie kwam op het oogenblik, waarop de geachte spreker bezig was breed uit te weiden over de gebreken die bij onze schepen zouden gebleken zijn, toen het tijdens den Russisch-Japanschen oorlog gold de neutraliteit te handhaven in onze koloniën. Ik heb toen geïnterrumpeerd met de vraag, of bij vloten van

andere Mogendheden soms geen gebreken voorkwamen. Want in verban met de hoofdquaestie die aan de orde was verwachtte ik in een opbouwend critiek inderdaad wat anders dan een op luiden toon uitroepen van d gebreken van onze schepen. Misschien is het een opvatting, Mijnheer d Voorzitter, die uit den tijd is, maar in mijn jonge jaren heb ik meermalen gehoord, dat een jonkheer of rijk man eigenlijk veel gemakkelijker me een versteld kleedingstuk te voorschijn kan komen dan een burgerjongen Zoo maak ik ook, wat het uitoefenen van dergelijke critiek aangaat, eeni onderscheid tusschen groote en kleine natiën. Bij een groote natie ka men zulke critiek nog wel eens scherp laten hooren, maar bij een klein moet men daarmede wat voorzichtig zijn, en nu treft het mij wel eens voor zoover ik van deze dingen kan kennis nemen, dat men in d Parlementen der groote Mogendheden voorzichtiger is dan bij ons, waa het integendeel soms reeds een verdienste schijnt, onze defensie zo armoedig mogelijk voor te stellen.

Nu heb ik reeds gezegd, dat ik de laatste zal zijn om te weersprekeı dat zakelijke critiek mag en moet worden uitgeoefend; als leek zal ik da ook gaarne met de grootste aandacht naar mannen als de heer THOMSO en andere deskundigen luisteren; maar indien die critiek zoo ernstig moe wezen, als de rede van den geachten afgevaardigde uit Leeuwarden daarva den schijn gaf, dan zou ik meenen, dat er voor hem zelf aanleiding moe wezen om behandeling daarvan in comité generaal te vragen. Al moge he waar zijn, dat buiten de grenzen reeds alles bekend is, wat hier omtren leger en vloot beweerd wordt, wat ik zonder nader bewijs nog niet zo volstrekt zou kunnen toestemmen, dan behoeven wij daarom nog nie onze deuren wijd open te zetten, als men den toestand in bijzonderheden bespreken wil.

Het gaat dus niet over de vraag, of er al dan niet critiek zal zij bij marine, gelijk bij oorlog; maar wel over de wijze waarop dit za geschieden. En dan kan ik slechts verklaren, Mijnheer de Voorzitter, da mijn opvatting in dit opzicht een andere is dan die van den geachten afgevaardigde den heer THOMSON.

Zoo heb ik ook dezen middag met verbazing gehoord, hoe hij aan de ver dediging van zijn beroep op een artikel in een buitenlandsch militair tijdschrif de opmerking toevoegde, dat de groote Mogendheden noodig hebben t weten, hoe het met de handhaving van de neutraliteit in Nederland staat

Mijnheer de Voorzitter, ik zou zeggen, dat wij dit gerust aan di groote Mogendheden kunnen overlaten; maar wij behoeven hun toch nie te vragen, wat zij er van denken, of de toestand hun bevredigt. Neen het eenige wat wij hier te vragen hebben, is of de Regeering daar achte de groene tafel de overtuiging bezit, dat hetgeen noodig is voor de hand having van onze neutraliteit aanwezig is, en of zij dit tegenover gegrond critiek waar kan maken.

De heer VAN KOL zeide zooeven, dat wij hier eigenlijk een MICHIE ADRIAANSZOON DE RUYTER achter de Regeeringstafel moesten hebben. I zou vreezen, Mijnheer de Voorzitter, dat hij niet zooveel geduld zo gehad hebben om daar al de gehouden redevoeringen aan te hooren. En di is wel zeker, als hij de redevoering van den geestverwant van den heer VA KOL, den heer HUGENHOLTZ, had gehoord, dan zou hij gezegd hebben: blij mij thuis met uw rede, maar maak het mij mogelijk, dat ik zoo noodig mij plicht tegenover het vaderland doe. Sluit mij ook niet op in een vesting maar geef mij de vrijheid van beweging op het water. Indien DE RUYTE geredeneerd had als hier bij de discussies herhaaldelijk is gedaan, door o grond van de grootere macht van andere mogendheden verbetering va onze scheepsmacht af te wijzen, dan was hij nooit de Theems opgevaren

Ik heb gezegd, Mijnheer de Voorzitter, dat ik in dezen stand van het debat niet op de quaestie zelf zou ingaan, die deze discussie beheerscht. Maar wel wil ik ten slotte verklaren, dat dit mij het eenig juiste standpunt toeschijnt, om met volle handhaving van het recht van critiek op de plannen der Regeering overigens alle medewerking te verleenen die voor de kracht onzer defensie noodig is. Wij moeten weten, indien ooit, wat God verhoede, onze neutratiteit geschonden mocht worden, naar onze beste krachten gedaan te hebben wat mogelijk was.

De heer KOLKMAN: Mijnheer de Voorzitter! Ik zal niet over de begrooting zelf spreken. Ik heb nooit gevaren en ik geloof niet dat ik al varende ooit een goed matroos zou worden. Slechts een enkel woord over de motie van den heer TALMA.

Ik zal tegen de motie stemmen. De heer TALMA heeft zoo straks, de motie nader toelichtende, gezegd dat er verschillende advocaten zouden zijn die wel zoo een en ander uit die motie zouden kunnen halen wat er toch eigenlijk niet in lag.

Toen ik die nadere toelichting hoorde, kwam bij mij de gedachte op, of hij niet bezig was er nadere denkbeelden in te praten, welke er niet in gelegd waren. Ik kan tenminste niet zien dat zijn motie zegt wat hij beweert dat zij moet bevatten.

Ik zie er niets in dan een zuiver platonische verklaring, maar toch ook een verklaring die afkeurt hetgeen de Minister doet, nl. het aanvragen van het schip type „Heemskerck".

Nu zou ik er van mijn standpunt niets tegen hebben om in plaats van de „Heemskerck" een schip voor Indië op stapel te laten zetten, maar ik heb er veel op tegen dat dit onzerzijds van deze banken aan den Minister wordt gedecreteerd.

Het komt mij voor, dat dit niet behoort tot den werkkring der Kamer; dat daartoe de verantwoordelijke Minister die achter de groene tafel zit, het initiatief moet nemen.

Wanneer ik deze motie lees, dan lees ik er niet eens in, dat er een schip voor Indië moet komen, en ik kan best begrijpen, dat zelfs degenen die in het geheel geen schip willen, voor deze motie kunnen stemmen. De heer TALMA heeft er straks zelf op gezinspeeld en de ondervinding leert, dat het schip, dat niet op de begrooting staat, altijd de meeste sympathie van de Kamer heeft. Maar zoo spoedig het schip nader komt zeilen, ontdekt men er zoo talloos veel gebreken in, dat men ook dat schip niet wil.

De motie is onduidelijk en zoo begrijp ik ook de opinie van den heer MARCHANT, waar hij zegt, dat men, de motie aannemende, eigenlijk voor twee schepen stemt. Maar als ik in de motie zie, dat men aan één schip den „voorrang" geeft, dan is er toch een ander dat op de tweede plaats staat.

Dat alles toont aan hoe moeilijk het is in deze zijn stem uit te brengen en waarom ik mij met de motie-TALMA niet kan vereenigen.

Nu wil ik toch tegemoet komen aan degenen die meenen, dat een schip voor Indië beter is dan een schip voor Europa.

De Minister heeft zelf volgens zijn Memorie van Toelichting eenige schepen voor Indië noodig. Er kan dus, dunkt mij, voor hem niets onaangenaams in gelegen zijn, wanneer hij, in plaats van de „Heemskerck", krijgt een schip voor Indië. Maar ik zeg nog eens: dan behoort het initiatief daartoe uit te gaan niet van de Kamer, maar van den Minister, die daar zit. Dan verandere hij zijn begrootingspost of liever make dien post los van de toelichting.

TALMA heeft ontmoet sympathie, wat betreft het denkbeeld om een pantserschip voor den dienst in Indië te geven den voorrang boven een pantserschip voor den dienst in Nederland. Ik heb ten slotte door de rede van den heer KOLKMAN ingezien, dat een motie in dit geval niet kan geven hetgeen men zou wenschen. Het stellen van een schip voor Indië in de plaats van dat voor Nederland in de begrooting is iets, dat uit den aard der zaak mijn sympathie heeft en met mijn wenschen strookt. Nu uit de gehouden beraadslaging blijkt, dat dat denkbeeld van verschillende zijden steun ontvangt en dat over het algemeen in de Kamer een gunstige stemming heerscht ten opzichte van de voornemens met de Oosterdoksluis te Amsterdam, vind ik vrijheid, een voorstel te doen, om de begrooting in dier voege te wijzigen, dat artikel 15 van het ontwerp, waarop thans is uitgetrokken een bedrag van f 1 738 035, wordt gewijzigd door vermeerdering met een som van f 1965 tot een bedrag van f 1 740 000. Hierbij dient als toelichting, dat dat gewijzigde bedrag zal moeten strekken tot het in aanbouw brengen van een schip voor den dienst in Nederlandsch-Indië welk schip ik het best zal kunnen qualificeeren door het te noemen een verbeterd type „Tromp".

In stede van te hebben twee torens, ieder met één kanon van 24 centimeter, zal dit schip hebben twee torens, ieder met twee kanonnen van 24 centimeter.

De bewapening zou verder bestaan uit vier kanonnen van 15 c.M., die zouden zijn opgesteld in gesloten schilden, 10 kanonnen van $7^1/_2$ cM.

Het geschut zou zijn van hetzelfde model, en de bepantsering van dezelfde zwaarte en dezelfde indeeling als op de laatst aangebouwde schepen.

De torpedo-bewapening zou vervallen. De proeftochtsnelheid zou gelijk zijn aan die van het type „Tromp". De waterverplaatsing zou worden ongeveer 6500 ton, waarvan dan natuurlijk het gevolg zal zijn, dat de ruimte voor het personeel zooveel grooter zal zijn, en gerieflijker zal kunnen worden ingericht. De totale kosten van aanschaffing van dat schip zouden bedragen f 5 800 000.

Tevens, Mijnheer de Voorzitter, ter tegemoetkoming aan den wensch van den heer VAN KARNEBEEK en van andere leden dezer Vergadering, die gaarne, wanneer voor Nederland geen schip wordt in aanbouw gebracht, daarvoor torpedobooten gebouwd zagen, stelt de Regeering voor, om art. 16, thans bedragende f 450 000 te verhoogen met een bedrag van f 300 000 ten behoeve van het in aanbouw brengen van twee torpedobooten, type „Ophir" voor de verdediging van Nederland.

Ik stel mij voor, dat de heer TALMA zijn motie wel zal willen intrekken, nu dit voorstel door de Regeering is gedaan.

Mijnheer de Voorzitter! Ik zou verder nog eenige opmerkingen van de verschillende sprekers, die van repliek hebben gediend, wenschen te beantwoorden, doch als u meent, dat het misschien niet dienstig is, om dat thans te doen, zal ik het later doen.

De VOORZITTER: Ik denk, dat het het best zal zijn, dat deze aangelegenheid tot een beslissing worde gebracht bij het betrokken artikel. Dat neemt echter natuurlijk niet weg, dat, evenals het oorspronkelijk voorgestelde pantserschip is behandeld bij de algemeene beschouwingen, dit ook kan geschieden met het tegenwoordig voorstel. De beslissing kan echter alleen vallen bij het betrokken artikel.

Door den Minister is de navolgende wijziging gebracht in het ontwerp.

Onderartikel 15 wordt verhoogd met f 1965 en dus gebracht van f 1 738 035 op f 1 740 000 en art. 16 wordt verhoogd met f 300 000 en dus gebracht op f 750 000.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Ik meen kort te m
zijn in antwoord op de opmerkingen van de geachte afgevaardigden,
zoover die betrekking hadden op het door mij in eersten termijn ge
over de motie-TALMA.

Alleen iets naar aanleiding van het gesprokene door den heer H
HOLTZ, die uit hetgeen ik heb gezegd opmaakte, dat met den bouw
de „Heemskerck" zou worden voortgegaan, nadat eventueel een schip
Indië zou zijn toegestaan. Dat berust op een misverstand. Ik meen dui
gezegd te hebben, dat het mijn bedoeling was, wanneer het Ind
schip gevoteerd werd, met den bouw van de „Heemskerck" ni
beginnen.

Aan den heer JANSEN heb ik nog een korte opmerking te make
opzichte van de kosten van de onderzeebooten. Toen de begrooting
opgemaakt was omtrent het slagen van de torpedoboot, die we
hebben, niets bekend en leek het mij veilig om voor de toekomst b
van eenige meerdere grootte te nemen, die dan ook meer kosten. Natu
zal de Kamer gelegenheid genoeg hebben daarover te oordeelen a
nieuwe aanvragen worden gedaan.

De geachte afgevaardigde VAN KOL heeft beschouwingen gewijd
een onderwerp, dat thans zeker nieuwe actualiteit heeft gekregen
het voorstel van de Regeering, namelijk aan de quaestie van een
voor Indië. Hij heeft gevraagd, of men de koloniën een schip meer
opdringen. Hierop is het antwoord eenvoudig, dat de bouw van sch
voor de defensie van de koloniën niet door Indië wordt bekostigd,
door Nederland, zoodat de beslissing en de verantwoordelijkheid voor
vlootaanbouw uitsluitend rust op de Regeering. Uit den aard der
wordt in een dergelijke belangrijke zaak met de meening van
Gouverneur-Generaal rekening gehouden en vindt die meening in
Raad van Ministers alle aandacht die zij verdient.

Er schijnt bij den geachten afgevaardigde eenig misverstand te be
omtrent de reede van Soerabaja. Hij sprak van het Westgat. Het We
is van zoo geringe diepte, dat het voor groote schepen slechts in
zeldzame gevallen kan worden gebruikt, al wat in deze gesproken is
betrekking op het Oostervaarwater.

Nog heeft de geachte afgevaardigde gesproken over een uitin
de Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië gedaan zou hebben
aanzien van de waarde van officieren van de marine. Ik kan niet
nemen, dat de Gouverneur-Generaal zich op die wijze zou hebben uitgel
Daargelaten of, wanneer de Gouverneur-Generaal het gedaan had, he
zijn wenschen zou gestrookt hebben, dat die uitlatingen hier door
heer VAN KOL waren herhaald, moet ik met ernst verklaren, dat ik
kan aannemen, dat een dergelijke uitlating door den Gouverneur-Gen
zou zijn geschied.

Mij is persoonlijk bekend, dat Generaal VAN HEUTSZ, als gouver
van Atjeh, zich zeer waardeerend over de diensten van marine-offic
heeft uitgesproken, met name over die zee-officieren die hij op den
onder zijn directe observatie had; en ik kan niet aannemen, dat s
dien tijd Generaal VAN HEUTSZ reden zou hebben gehad zijn oordeel
marine-officieren te wijzigen.

Ik zal op dit punt niet verder ingaan.

Den heer VAN GIJN heb ik te antwoorden op een opmerking
gaande de verbetering van de Oosterdoksluis.

Die geachte afgevaardigde wenscht zich omtrent deze zaak ni
binden en voegde daaraan de opmerking toe, dat dit werk voor de m
niet noodig was.

Ik kan die opmerking laten rusten tot de behandeling van het voorstel aangaande de Oosterdoksluis, dat hier zal inkomen, maar ik meen toch nu reeds de opmerking te moeten maken, dat al werd de marinewerf te Amsterdam niet meer gebezigd voor den aanbouw van schepen voor onze marine, zij toch toegankelijk zou moeten zijn voor al onze oorlogsschepen en vooral voor de grootste, omdat alleen te Amsterdam voor deze de gelegenheid bestaat om te dokken; te Willemsoord is daarvoor geen gelegenheid. Er moet dus te Amsterdam een gelegenheid blijven bestaan om die schepen te ontvangen en de toegang tot het Oosterdok moet daarom in den gewenschten toestand worden gebracht.

De heer MARCHANT is teruggekomen op de critiek die ik mij veroorloofd heb op zijn mededeelingen uit te oefenen. Ik zal daarop niet verder ingaan, maar blijf bij hetgeen ik hedenmiddag opmerkte. De heer MARCHANT deelde mede, dat het Oostgat van Soerabaja alleen te passeeren was bij stil weder en hoogwater. Dat bij laagwater het Oostgat niet te passeeren is, is mij bekend, maar zooals ik in de stukken bij deze begrooting heb medegedeeld, kan een schip van 62 cM. diepgang gedurende eenige uren dien toegang passeeren. Dat men bij het passeeren de modder ziet opborrelen, bewijst niets voor de bruikbaarheid van dat vaarwater. De grond is daar zoo los dat men den modder altijd opzuigt als men er over heen gaat.

Stil weder en geen hooge zee is altijd aanwezig, omdat het een betrekkelijk gesloten vaarwater is tusschen hoogland, waar de golfslag zich weinig doet gevoelen.

Ik moet aannemen, dat de heer MARCHANT omtrent dit vaarwater inlichtingen heeft gekregen uit een bron, die niet kan wedijveren met de autoriteiten, die de Minister aan het Departement heeft in het hoofdbureau van de Hydrographie. Dat het schip niet op stapel zal gezet worden voordat de verwijding van de Oosterdoksluis verzekerd zal zijn, kan ik tot gerustelling van den geachten afgevaardigde mededeelen.

Omtrent de ondervinding van de Fransche marine met de onderzeebooten opgedaan kan ik weinig mededeelen. Het rapport dat admiraal FOURNIER daaromtrent heeft ingediend, zal tot leiddraad kunnen dienen voor datgene wat wij van de onderzeebooten voor onze defensie kunnen verwachten, doch de omstandigheden waaronder die Fransche manoeuvres plaats vonden, staan niet gelijk met de gevallen, die zich bij onze kustverdediging zullen voordoen; in ieder geval is hier niet gebleken dat men pantserschepen zou kunnen ontberen.

De opmerkingen van den heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK omtrent het personeel, zal ik gaarne ter harte nemen. Betreffende hetgeen hij heeft medegedeeld omtrent het rapport van de commissie voor de verlichting, zal ik de stukken nader nagaan, om te zien wat de bedoeling is en in hoeverre ik aan zijn verlangen kan voldoen. Maar ik kan den geachten afgevaardigde wel verzekeren dat zijn opmerking niet verloren zal gaan.

Ik meen hiermede de verschillende sprekers te hebben beantwoord.

De heer TALMA: Ik heb niet het woord gevraagd om te spreken over de wijziging die de Regeering zooeven in haar ontwerp heeft gebracht. Ik wil daaromtrent gaarne eerst het gevoelen hooren van hen die de behandeling van dit wetsontwerp hebben voorbereid, nl. de Commissie van Rapporteurs.

Wat mijn motie betreft, die is natuurlijk geheel en al in de schaduw gesteld door de wijziging welke de Regeering zooeven in haar ontwerp heeft aangebracht. Immers de Regeering geeft nu iets anders en betrekkelijk

iets meer dan in mijn motie werd gevraagd. En daarom, Mijnheer d
Voorzitter, heb ik thans de eer mijn motie in te trekken.

De VOORZITTER: Aangezien de motie door den heer TALMA is ing
trokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer TROELSTRA: Ik geloof dat hetgeen hier op het oogenbli
voorvalt, vrijwel een ongehoord feit mag worden genoemd.

Zoo even, after dinner, zoo en passant wordt hier aan het oorde van de Kamer onderworpen een voorstel, waarvan ten eerste vaststaa wegens de wording van dat voorstel, dat het onmogelijk aan het Depa tement van den Minister en door zijn deskundigen goed kan zijn voo bereid. En de mededeelingen die daaromtrent door de Regeering worde verstrekt kunnen door de Kamer onmogelijk voldoende worden gecontroleer

Met afwijking van een geheel ander voorstel, van lager bedrag, wor de Kamer geplaatst voor dit feit, dat zij een beslissing moet neme feitelijk over een bedrag van 6 millioen. En dat over een schip, waarov de Kamer geen gelegenheid heeft gehad een oordeel uit te spreken. He geldt een schip, dat wel is genoemd als iets waarover de Kamer wellich over enkele jaren haar oordeel zou moeten zeggen, maar niet iets concreet iets waarin zij zich heeft ingewerkt. En toch moet de Kamer op d oogenblik daarover een beslissing nemen.

En dit geschiedt door een Minister die feitelijk aan zijn Departemen moet uitvoeren een paragraaf van het programma van de partij die staa achter deze Regeering. Een paragraaf van bezuiniging op de militair uitgaven, van een partij die hier zal komen vervangen andere partijen aan wie zij zelf bij de verkiezingen heeft verweten, dat door haar me bezuiniging niet de noodige rekening werd gehouden.

Onmogelijk kan worden aangenomen, dat wat de Minister op he oogenblik voorstelt, weergeeft het gevoelen van zijn politieke vriende in deze Kamer, en het zal zeker zeer belangrijk zijn om uit het verde verloop van de zaak daaromtrent nadere wetenschap te ontvangen. Di wordt ons bij de algemeene beschouwingen medegedeeld en wanneer d beraadslaging over dit hoofdstuk verder een normaal verloop heeft, zulle wij nog dezen avond een definitieve beslissing over dit geïmproviseerd plan moeten nemen. Er wordt iets van deze Kamer gevraagd, wat on mogelijk door haar kan worden toegestaan; een discussie over dit geïm proviseerd en kostbaar plan kan m. i. hier onmogelijk plaats vinden.

Ik had gehoord, dat er van andere zijde zou worden voorgesteld om het voorstel van den Minister te verwijzen naar de afdeelingen en intusscher de discussie uit te stellen; maar ik geloof, dat dit plan zelfs te geïmpro viseerd is om als een gewoon voorstel te kunnen gelden, dat het zelfs te weinig is toegelicht om geschikt te zijn voor behandeling in de af deelingen.

Daartoe is de Kamer thans zelfs niet in staat. Wij hebben hier een staaltje van weinig ernstige behandeling van zaken en van een roekelooze wijze om over de financiën des lands de Kamer te laten beschikken. He optreden van den Minister is dus weinig geschikt om, hoe men overigens over het defensiewezen in het algemeen moge denken, het vertrouwen in het beleid van dezen Minister te versterken.

Wat mij en mijn vrienden betreft, zoo waren wij reeds van plan om onze stem te geven aan het amendement van den heer MARCHANT THOMSON en VAN FOREEST, maar ik geloof, dat de beste wijze om deze zaak op te lossen en te maken, dat er misschien aan de Regeeringstafe een ernstiger manier van behandeling van marinezaken plaats vinde, zou

zijn, dat een groote meerderheid in deze Kamer straks haar stem geeft aan dat amendement.

De heer DRUCKER: Mijnheer de Voorzitter! Het is niet mijn bedoeling, te treden in beschouwingen van algemeen politieken aard, maar wel wensch ook ik met zeer enkele woorden den indruk weer te geven, die deze wijze van behandeling van de maritieme zaken op mij heeft gemaakt.

Op het gebied van den schepenbouw hebben wij in de laatste jaren menigvuldige wijzigingen van denkbeelden bijgewoond, en wij hebben ook ter zake van de aanhangige begrooting reeds bij de gevoerde discussie kunnen waarnemen verrassende wendingen; maar evenals den vorigen geachten spreker komt het ook mij voor, dat alles wat wij tot dusverre hebben bijgewoond overtroffen wordt door hetgeen nu van de Regeeringstafel geschiedt.

Tusschen hedenmiddag 5 uur en 8 uur is ontstaan in het brein van den Minister een splinternieuw plan van een schip, splinternieuw althans in dien zin, dat het als aanhangig project bij de Kamer eerst hedenavond is verschenen. Dit schip is ons zooeven voor oogen gesteld in enkele hoofdtrekken. Wij hebben hooren noemen enkele afmetingen van dit schip; de Minister heeft ons medegedeeld, van hoeveel torens het zal zijn voorzien, en eenige dergelijke bijzonderheden meer.

Mijnheer de Voorzitter! Het komt mij voor, dat dit niet zijn voldoende bouwstoffen voor een ernstige beraadslaging over een onderwerp, waarmede een bedrag van 4 à 6 millioen is gemoeid.

Ik kan mij begrijpen, dat de Kamer zich geroepen en bevoegd zou achten, in het algemeen een votum uit te brengen ten gunste van een schip, bestemd voor Indië. De motie-TALMA, hoezeer in menig opzicht lijdende aan vaagheid en onduidelijkheid, beperkt zich dan toch in ieder geval tot een dergelijke algemeene uitspraak. Ik kan verstaan, dat de Kamer, na de uitvoerige discussiën, daarover gevoerd, een dergelijke uitspraak meent te kunnen geven. Maar dat de Kamer, op grond van de gegevens, die sedert een half uur voor ons liggen, zou besluiten tot het onmiddellijk doen bouwen van een schip waarvan wij niets weten dan wat de Regeering ons zooeven heeft gezegd, ik moet het zien, eer ik het zal gelooven.

Het zal mij verwonderen of de Commissie van Rapporteurs in de gelegenheid zal zijn een gemotiveerd deskundig advies uit te brengen, maar ik acht mij niet gerechtigd, zuiver op zakelijke gronden, op een dergelijk voorstel anders dan een weigerend antwoord te geven.

De heer DE SAVORNIN LOHMAN: Mijnheer de Voorzitter! Ik ben eenigszins verwonderd over de verwondering van de sprekers, die zooeven het woord hebben gevoerd, want mij dunkt, dat hetgeen de Minister heeft voorgesteld het resultaat is van de discussie van jl. Zaterdag en van heden, welke discussie verband houdt met hetgeen de Minister zelf heeft gezegd in zijn Memorie van Toelichting en zijn Memorie van Antwoord, zoodat de Kamer volstrekt niet kan zeggen, dat het voorstel haar zoo is overvallen. Het is waar, dat de Minister het niet voorgesteld heeft, maar hij heeft in de stukken gezegd waarom niet, nl. met het oog op de Oosterdoksluis. Nu op dit punt een verandering is gekomen in den toestand, vind ik het heel natuurlijk, dat, na al de aanvallen die de Minister heeft moeten aanhooren over het schip dat hij voorstelde, de Minister heeft gezegd: Welnu, er schijnt bij de meerderheid der Kamer geen begeerte naar een pantserschip te bestaan, wel de begeerte om een ander schip te hebben, dat ik ook noodig acht en thans voordraag. Indien het u in [illegible]
ernst is om geen afbrekende critiek te voeren; indien

komen, ik had gedacht dat dit voorstel een ander onthaal zou hebben ontvangen.

Er is gebleken — er kan van allen kant gepraat worden wat er wil; ik zal mij er niet aan storen, ik zeg mijn eigen opinie — bij de algemeene beraadslaging over dit hoofdstuk, dat het grootste gedeelte der Kamer geneigd is met den Minister mede te werken tot versterking der marine in Indië.

Nu gaat het niet aan, zooals de heer DRUCKER gezegd heeft, te beweren, dat in 's Ministers brein tusschen 5 en 8 uren een verandering is gekomen; neen, de Minister heeft reeds in de gewisselde stukken gezegd, dat hij de voorkeur gaf aan een schip in Indië.

Waar verandering in gekomen is, is in het brein der Kamerleden, die vanmorgen een schip wenschten voor Indië en er nu tegen opkomen, dat dit schip wordt voorgesteld.

Er zijn leden van de Kamer — ik respecteer hun gevoelen, maar eisch dan ook, dat zij dit het mijne doen — die absoluut niets willen geven. Het grootste gedeelte heeft echter blijk gegeven, dat zij met den Minister willen sturen in de richting tot verbetering der defensie in Indië en zouden dezen nu zoo inconsequent zijn, wanneer hij komt met een nieuw schip daarvoor, dit den Minister te weigeren?

Ik laat dit daar — misschien zal de Commissie van Rapporteurs verzoeken om het voorstel te verdagen tot een later oogenblik, opdat zij gelegenheid hebbe over de zaak nog eens na te denken — maar het gaat niet aan in dit stadium van het debat te zeggen, dat de Minister veranderd is. Dat is niet zoo.

De heer TROELSTRA zegt: nu komt de Minister zoo in eens, onvoorbereid; dat hebben zij in de bureau's in het geheel nog niet gezien.

Neen, ik ben overtuigd dat dit schip voor Indië in de bureau's van den Minister evengoed is onderzocht als de „Heemskerck" en dat de Minister zeker niet de verantwoordelijkheid op zich zou genomen hebben om thans dit schip voor te stellen, wanneer hij niet wist dat men het aan de bureau's met hem eens was omtrent dit punt.

Het is daarom dat ik — en ik meen dat enkele leden mijner fractie achter mij staan — den Minister in dit opzicht zal steunen en hem zeker niet het verwijt van inconsequentie doe.

De heer HUGENHOLTZ ontvangt voor de derde maal het woord en zegt: De heer DE SAVORNIN LOHMAN heeeft de verbazing der Kamer zooeven toegeschreven aan kwade politieke trouw. Hij heeft gezegd dat de discussie van Zaterdag en heden noodzakelijk moest leiden tot het voorstel, waarmede de Minister van Marine thans is gekomen.

Tegen dit verwijt van kwade politieke trouw wensch ik met een enkel woord op te komen. Immers het voorstel, zooeven door den Minister gedaan en dat onmogelijk in die enkele oogenblikken door de Kamer kan beoordeeld worden, is niet het resultaat van de gehouden discussie.

Bij de behandeling der motie van den heer TALMA was het duidelijk — de heer TALMA zelf verwachtte het — dat bij aanneming der motie een suppletoire begrooting zou worden ingediend, en de Minister zelf heeft hedenmiddag nog, toen hij uiteenzette hoe hij de motie opvatte, gezegd dat hij bij aanneming der motie bij de Kamer zou komen met een suppletoire begrooting voor een schip van 7000 ton.

Nu komt de Minister in die enkele oogenblikken tusschen de middag- en de avondzitting met een plan voor een schip van 7000 ton, dat wij niet hebben kunnen beoordeelen. Want al is het in de stukken genoemd als een onderdeel van het algemeen vlootplan, er is niet meer aan gewijd

dan enkele regels. Wij weten er niet anders van dan de algemeene tre
een onderwerp van discussie heeft dat schip niet uitgemaakt. Men
dat het ging om een schip van 5000 ton; daarover is gesproken er
over het schip van 7000 ton. De marinespecialiteiten hebben zich daa
niet kunnen uitspreken.

Ik wijs er verder nog op, dat het schip van 7000 ton eerst in
volgens het plan van den Minister zou zijn aangebouwd; wel een b
dat het hier geen onderdeel van een practisch te bespreken plan
uitmaken. Het lag te ver in het verschiet.

De Memorie van Antwoord waarbij de Minister weigert om het ni
schip van de begrooting af te nemen met het oog op de Oosterdok
quaestie, dateert van 5 December, thans hebben wij 17 December
12 dagen daarna; nu is er in die quaestie niets veranderd. Er i
voorstel ingediend bij den gemeenteraad van Amsterdam, maar h
nog volstrekt niet zeker of het voorstel zal worden aangenomen. Oo
kan dus voor den Minister geen reden zijn om met het andere pl
komen.

Ik kan derhalve in deze voorstellen van den Minister niet a
zien dan een al te groote toegeeflijkheid aan de Kamer om het
lijf te redden.

De heer MARCHANT: Mijnheer de Voorzitter! Nu de Regeering gem
heeft haar ontwerp te moeten wijzigen, is het noodzakelijk gewo
dat de voorstellers van het amendement, strekkende om de „He
kerck" van de begrooting te doen vervallen, dit dienovereenkom
veranderen.

Over de wijziging van het wetsontwerp zal ik niet meer spreke
onderstel dat in de Kamer de meeningen omtrent hetgeen door de R
ring is gedaan vaststaan.

Zij die geneigd zijn zonder nader onderzoek en zonder dat zij t
bijzonderheden weten wat de Regeering eigenlijk heeft voorgesteld, me
er toe te kunnen overgaan der Regeering een bedrag toe te staan
ongeveer 6 millioen, moeten dat maar met hun geweten uitmaken
vlei mij niet, dat dit hun van gedachten zal doen veranderen.

De voorstellers van het amendement, dat strekte om de „Heemske
van de begrooting te nemen, zijn even sterk overtuigd, dat het t
à l'improviste op de begrooting gebrachte schip daarop niet thuis beh
Zij wijzigen daarom hun amendement en geven daaraan de strekking
het thans op de begrooting gebrachte schip er af te nemen.

Ik vestig er de aandacht op, dat de voorstellers van het amenden
onaangetast laten de andere wijziging, door de Regeering even
à l'improviste in het wetsontwerp gebracht, de verhooging van ar
met f 300 000 voor torpedo materieel. Daarover kunnen wij oorde
omdat het niet noodig is, dat wij hier uitgewerkt vóór ons hebben
de Minister dat bedrag zal besteden. Wij vertrouwen, dat de beste
van dit bedrag, dat uiteenvalt in verschillende kleine bedragen voor h
materieel, op een wijze zal geschieden die onze goedkeuring zal kun
wegdragen.

Wij laten dit deel van de begrooting ongerept, omdat wij daarm
te kennen geven, dat het verwijt, tot ons gericht, laatstelijk door
geachten afgevaardigde uit Goes, als zouden wij niet bereid zijn
enkelen cent voor onze marine toe te staan, ongegrond is.

De wijziging, die in ons amendement moet worden aangebra
luidt aldus:

I. Art. 15 te verminderen, inplaats van met f 678 500, met f 680

De VOORZITTER: Door den heer MARCHANT en zijn medevoorstellers is een wijziging gebracht in hun amendement, voorkomende op stuk no. 39, hiertoe strekkende dat wat daarin vermeld staat sub I gelezen worde:

„Onderart. 15 te verminderen met f 680 465."

Ik meen te mogen onderstellen, dat de ondersteuners van het oorspronkelijk amendement ook deze wijziging ondersteunen, zoodat het amendement ook nu een onderwerp van beraadslaging kan uitmaken.

De heer VAN VLIJMEN: Mijnheer de Voorzitter! Het is niet mijn voornemen de Kamer op te houden. Allerminst is het mijn voornemen de Kamer van de stemming af te houden; ook ik verlang dat er gestemd worde.

Ik heb alleen dit te zeggen, dat het onjuist is wanneer men aan de Kamer de voorstelling wil geven dat het schip, thans door den Minister voorgesteld, ons onbekend is.

De heer MARCHANT schijnt te verlangen, dat de Kamer tot in de kleinste bijzonderheden dit schip leere kennen. Dit meen ik zooeven bij de bespreking van zijn amendement van hem te hebben verstaan. Dit is echter een eisch waaraan onmogelijk is te voldoen; het gebeurt zelden of nooit. Het is ons genoeg te weten, dat het schip is een verbeterde editie van het type „Koningin-Regentes".

Wij hebben aanvankelijk het type „Koningin-Regentes" gekregen, en dat type is vervolgens verbeterd in de schepen „Hertog Hendrik", „De Ruyter" en „Tromp". Het laatst en meest verbeterde schip van dat type is derhalve de „Tromp". en daarop heeft de Minister gewezen. Wij weten perfect wat soort van schip het is en het is ons ook bekend, dat dezelfde schepen bij de handhaving van onze neutraliteit in den Indischen Oceaan perfect hebben voldaan. De Kamer is volkomen op de hoogte van hetgeen de Minister voorstelt en ik kan met volkomen wetenschap er over stemmen, omdat de andere schepen van dat type de proef hebben doorstaan.

De heer DE WAAL MALEFIJT vraagt en verkrijgt voor de derde maal het woord en zegt: Mijnheer de Voorzitter! Ik wensch slechts een enkel woord te zeggen. Ik heb niet de motie voorgesteld, welke de oorsprong is geweest van de wijziging nu in het voorstel van den Minister aangebracht, maar mijn rede van Zaterdag was volkomen in dezelfde lijn. Ik kan dan ook niet anders dan dezen Minister dank zeggen voor de kloeke daad, welke hij nu heeft verricht. Ik moet opkomen tegen de voorstelling, alsof Zijn Excellentie dat uit zelfbehoud zou hebben gedaan. Ik meen dat het een veel meer gevaarlijke daad voor den Minister is om tijdens de discussie een dergelijke verandering in de begrooting aan te brengen, dan de zaken te laten zooals die zijn.

Ik moet mij nog met een enkel woord aansluiten bij hetgeen de vorige geachte afgevaardigde heeft gezegd, nl. dat wij hier niet met een onbekend type van schip te doen hebben. In de stukken is ons reeds in hoofdlijnen aangegeven, welk schip de Minister wenscht aan te bouwen en in de Memorie van Toelichting heeft Zijne Excellentie uitdrukkelijk verklaard, dat hij aan een dergelijk type als hij nu voorstelt de voorkeur geeft en dat alleen de wijdte van de Oosterdoksluis hem belette een schip van die soort op de begrooting te brengen. Welnu, wij hebben gehoord, dat dit beletsel is weggenomen en nu handelt de Minister niet anders dan consequent door nu, waar gebleken is dat de verbetering van de Oosterdoksluis tot stand zal komen, aan zijn oorspronkelijk voornemen ge-

volg te geven en aan de Kamer voor te stellen dit schip te vot
Met volle overtuiging zal ik mijn stem aan dit voorstel geven.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voor
Slechts een enkele opmerking in antwoord aan den heer HUGEN
die zeide, dat er voor den Minister, sedert die zijn Memorie van Ant
schreef op 5 December j.l., niets was veranderd in de zaak van de C
doksluis en van het schip. Ik moet dat ten sterkste tegenspreken,
tusschen genoemden datum en dit oogenblik ligt de discussie van Za
en van heden en ik meen, dat die belangrijk genoeg is geweest o
wijziging in de inzichten van den Minister èn wat de Oosterdoksl
wat het schip betreft, te kunnen aanbrengen.

Wat het schip betreft, het is geen onbekend type voor de K
want het is om het zoo uit te drukken, de oude plunje, waaromtren
verleden jaar zoo nieuwsgierig was of ik die had afgelegd.

De algemeene beraadslaging wordt gesloten.

Art. 1 komt in behandeling.

De onderartt. 1 tot en met 4 worden achtereenvolgens zonder b
slaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over onderart. 5 luidende:

„Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk en kleine uit
alsmede belooning van tijdelijk te werk gesteld personeel ten behoe
den huishoudelijken dienst bij het Departement, f 21 040.",

waarop door de Commissie van Rapporteurs een amendement i
gesteld, strekkende om het onderartikel te verminderen met f 500 (st

De heer JANSEN (den Haag), voorzitter van de Commissie van
porteurs, ontvangt het woord tot toelichting van het amendeme
zegt: Mijnheer de Voorzitter! In het Voorloopig Verslag is er b
Minister op aangedrongen om van de begrooting terug te nemen d
hoogingen, welke hij heeft voorgesteld met betrekking tot de gew
boekhouding bij de werven. De wensch daartoe was in de afdee
algemeen te kennen gegeven, omdat verscheidene leden der Kame
schien wel gehoord zullen hebben, dat omtrent deze aangelegenheid
een commissie een rapport was opgemaakt, maar hoogstwaarschijn
dit aan vele leden geheel onbekend en in allen gevalle zullen z
gelezen hebben het folio boekdeel, dat het rapport van de commissie uitm
Daarom is in het Voorloopig Verslag de wensch te kennen gegeve
de Minister die verhooging zou terugnemen, en ofschoon ik nu ni
ver zou gaan als de geachte afgevaardigde uit Katwijk, die de vorige
gesproken heeft van een onvriendelijke verhouding, die bestond tus
het Departement van Marine en deze Kamer, moet ik zeggen, dat,
die wensch zoo algemeen is uitgesproken, het mij zeer verwonderd
dat de Minister daaraan niet heeft willen voldoen.

De Minister heeft in de Memorie van Antwoord gezegd, dat
tweemaal een wetsontwerp, de strekking hebbende deze boekhoudi
te voeren, door zijn voorgangers is ingediend; dat daaromtrent
schriftelijke gedachtenwisseling heeft plaats gehad, maar die wetsontw
niet in behandeling zijn gekomen.

Het is volkomen waar, dat de politieke omstandigheden daartoe h
medegewerkt, maar waar het rapport is uitgebracht in 1895, dat i
11 jaar geleden, kan men niet aannemen, dat nu in eens de ur

bestaat om die zaak nu te behandelen. Daarom geloof ik, dat het gewenscht is, dat de Minister alsnog terugneemt de posten, die op art. 5 en enkele andere zijn gebracht, waardoor hij in de gelegenheid zal komen, zooals de Commissie van Rapporteurs wenscht, dat Zijn Excellentie een nieuwe voordracht in den vorm van een wetsontwerp omtrent dat punt aan de Staten-Generaal zal aanbieden. Dat is te meer gewenscht omdat de zaak, die het hier geldt, is een verschil van meening tusschen een meerderheid en een minderheid van de Commissie, een principieele zaak, waarbij de Minister verklaard heeft in te stemmen met de meerderheid.

Ik geloof, dat ik het amendement van de Commissie van Rapporteurs ten sterkste kan aanbevelen.

Voorgesteld door de Commissie van Rapporteurs, maakt dit amendement van rechtswege een onderwerp van beraadslaging uit.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voorzitter! Ik zal omtrent dit onderwerp kort zijn. De zaak is van zooveel belang en het gaat mij zoozeer ter harte de middelen te krijgen, waardoor alleen de Minister behoorlijk contrôle kan uitoefenen op het besteden van gelden voor werken op 's Rijks werf, dat ik geen vrijheid heb kunnen vinden dit voorstel uit de begrooting te lichten.

Een kleinigheid wat de uitvoering betreft. Ik merk nl. op, dat wanneer art. 5 wordt verminderd, zooals het amendement bedoelt, art. 10 moet worden verhoogd met f 725.

Immers het zal noodig zijn na vermindering van art. 9 met een bedrag van f 3600 wegens de voorgestelde bevordering van drie klerken, tot adjunctcommies en aanstelling van drie klerken, die dan achterwege blijft, art. 10 der begrooting te verhoogen.

Die verhooging is noodig, omdat de drie klerken, wier bevordering dus achterwege blijft, moeten worden opgebracht voor een bedrag, dat zij boven hun traktement van f 400 ten laste van art. 9, in 1907 als periodieke verhooging zullen genieten, zijnde voor 2 klerken f 450 en voor een klerk f 300, in totaal f 1200.

Boven dat bedrag is noodig voor periodieke verhooging voor 2 klerken f 275, 2 klerken f 200, 2 klerken f 100 en 2 klerken f 25 ieder, makende een totaal van f 1200, zoodat op art. 10 noodig zal zijn f 2400.

Aangevraagd werd f 1675. Bij aanneming van het amendement, waarbij de verbeterde administratie der werven uit de begrooting wordt gelicht, moet dus art. 10 met f 725 worden verhoogd.

De VOORZITTER: Door de Regeering zal dus, wanneer het amendement wordt aangenomen, eenige wijziging worden voorgesteld in de begrooting.

De beraadslaging wordt gesloten en het amendement van de Commissie van Rapporteurs zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Het gewijzigd onderartikel 5 wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De onderartt. 6 tot en met 8 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over onderart. 9, luidende:

„Bezoldigingen en toelagen van de ambtenaren bij 's Rijks werven, f 70 650."

waarop door de Commissie van Rapporteurs is voorgesteld amendement, strekkende om het onderartikel te verminderen met f

Dit amendement, voorgesteld zijnde door de Commissie van Ra teurs, maakt van rechtswege een onderwerp van beraadslaging uit.

De VOORZITTER: Wenscht de Commissie van Rapporteurs het tot toelichting van dit amendement?

De heer JANSEN, voorzitter der Commissie van Rapporteurs: Mijnheer de Voorzitter.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voorz Nu het eerste amendement, op deze zaak betrekking hebbende, is genomen, vind ik vrijheid de overige amendementen, op hetzelfde b king hebbende, over te nemen.

De VOORZITTER: Door den Minister is verklaard, dat door he amendementen van de Commissie van Rapporteurs voorgesteld onderartt. 9, 11 en 22 worden overgenomen.

De beraadslaging wordt gesloten en het gewijzigd onderart. 9 z hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over onderart. 10, luidende:

„Periodieke traktementsverhoogingen in vorige jaren toegekend den loop van het begrootingsjaar nog toe te kennen aan de in bedoelde administratieve ambtenaren, beneden den rang van adj commies, f 1675."

De VOORZITTER: Door den Minister is zooeven verklaard, dat dit art. 10 verhoogd moet worden met f 725 en gebracht op f 2400. M daaromtrent het advies van de Commissie van Rapporteurs verne

De heer JANSEN, voorzitter van de Commissie van Rapport Mijnheer de Voorzitter! Ofschoon volstrekt niet duidelijk is wat m verhooging van onderartikel 10 wordt bedoeld, geloof ik niet, dat tegen bezwaar is. De Commissie is daaromtrent verdeeld in een m heid, die de verhooging niet wenscht toe te staan, en een meerde die wel geneigd is die toe te staan.

De beraadslaging wordt gesloten en het gewijzigd onderart. 10 z hoofdelijke stemming aangenomen.

Het gewijzigd onderart. 11 en de onderartt. 12 tot en met 14 w achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stem aangenomen.

Beraadslaging over onderart. 15, luidende:

„Aanschaffing van alle materialen, uitgezonderd steenkolen; schaffing, aanbrenging en herstelling van alle inrichtingen, werktuig voorwerpen, benoodigd tot den aanbouw, de aftimmering, de toetu de uitrusting, het onderhoud en de herstelling van 's Rijks schep vaartuigen; kosten van herstelling van 's Rijks schepen en vaartuig particulieren; kosten van materieel der werfscholen en der werfdi kosten van dokhuur, vervoer, bereiding en keuring, mitsgaders vergo van kosten voor schaden veroorzaakt bij aanvaringen door 's Rijks sch en vaartuigen, niet elders genoemd f 1 738 035".

De Voorzitter: Bij art. 15 is thans in de eerste plaats aan de orde het amendement van de heeren Marchant c. s., dat volgens art. 74 in omvraag kan worden gebracht, terwijl voorts door de Regeering is voorgesteld eene wijziging, strekkende om het bedrag van f 1.738.035, waarop dit onderartikel is uitgetrokken, te verhoogen met f 1965 en dus te brengen op f 1.740.000.

Mag ik de Commissie van Rapporteurs verzoeken haar meening te willen mededeelen over de door de Regeering aangebrachte wijziging in de artt. 15 en 16 en over het amendement?

De heer Jansen (Den Haag), voorzitter der commissie van Rapporteurs: Mijnheer de Voorzitter! De Commissie van Rapporteurs is niet eenstemmig in haar oordeel over het *voorstel, dat door de Regeering is gedaan*. De minderheid, waarvan nog één lid ook zou wenschen, dat het voorstel nader werd onderzocht, wanneer de zaak niet zoo dringend werd geacht met het oog op den tijd die ons rest, is van oordeel, dat het voorstel geen overweging verdient, en dat het niet behoort te worden aangenomen. Ook met het oog op den tijd wenscht daarentegen de meerderheid zich neer te leggen bij het voorstel van de Regeering, en is zij van oordeel dat dit voorstel dient te worden aangenomen, ofschoon zij de wijze waarop dit voorstel wordt ingediend niet eenstemmig kan goedkeuren.

Het advies van de Commissie van Rapporteurs over het *amendement* luidt, dat de minderheid zich daar vóór verklaart en de meerderheid er tegen is, en wel op de gronden, die in de discussiën herhaaldelijk zijn ontwikkeld.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het amendement wordt in stemming gebracht en met 55 tegen 39 stemmen verworpen.

Tegen hebben gestemd de heeren Van den Berch van Heemstede, Eland, Koolen, Van Vlijmen, De Beaufort, De Savornin Lohman, Ruys de Beerenbrouck, Van Karnebeek, Duymaer van Twist, Van Veen, Dolk, Kolkman, Van Heemstra, Brummelkamp, Schokking, Van den Heuvel, Aalberse, Hubrecht, De Waal Malefijt, Van Nispen tot Sevenaer, Ferf, Van der Borch van Verwolde, Van den Bergh (Rotterdam), Fruytier, Tydeman, Van Wijnbergen, IJzerman, Nolens, Pierson, Plate, De Ridder, Van de Velde, Van Asch van Wijck, Jansen (Den Haag), Loeff, Talma, Van Dedem, Lely, Van Styrum, Goeman Borgesius, Roessingh, De Stuers, Van Vuuren, Heemskerk, Van Bylandt, Van Vliet, Blooker, Van Alphen, Van Idsinga, Van Wassenaer van Catwijk, Van Gijn, Brants, Van Doorn, Lucasse en de Voorzitter.

Voor hebben gestemd de heeren Thomson, Ter Laan, Arts, Beckers, Reyne, Bos, Patijn, Nolting, Duynstee, De Klerk, Van Sasse van Ysselt, Bogaardt, Lieftinck, Passtoors, Jansen, Bolsius, Tak, Smeenge, De Boer, Van der Zwaag, Limburg, Smidt, Regout, Marchant, Mees, Hugenholtz, Zijlma, Ketelaar, Jannink, De Ram, Van Foreest, Treub, Troelstra. Schaper, Van den Bergh (Den Helder), Van Deventer, Van Kol, Roodhuyzen en Drucker.

Het gewijzigd onderart. 15 wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Het gewijzigde onderart. 16 en de onderartt. 17 en 18 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De VOORZITTER: Op onderart. 19 is een amendement voorgesteld de heeren MARCHANT c. s. Wordt dit amendement na de bij art. 15 ge beslissing gehandhaafd?

De heer MARCHANT: Neen, Mijnheer de Voorzitter, na de verwe van het amendement op onderart. 15 worden de amendementen artt. 19 en 22 door de voorstellers teruggenomen.

De VOORZITTER: Aangezien de amendementen op de onderartt. 19 door de heeren MARCHANT, VAN FOREEST en THOMSON voorgesteld, door de stellers worden ingetrokken, maken zij geen onderwerp van beraadsl meer uit.

De onderartt. 19 tot en met 21 worden achtereenvolgens zond raadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De VOORZITTER: Het amendement van de Commissie van Rappor op onderart. 22 is door de Regeering overgenomen. Mag ik vragen verband daarmede het onderartikel nog verdere wijziging moet onderg

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Neen, Mijnhee Voorzitter.

Beraadslaging over het gewijzigd onderart 22, thans luidende:

„Bezoldigingen, daggelden en toelagen van mindere geëmployeerd werklieden bij 's Rijks werven; activiteitstraktementen van machiniste actieve zeemacht, gedetacheerd bij 's Rijks werven voor de conservati schepen: activiteitssoldij van de stokers voor binnenlandschen di kosten van onderwijs voor de leerlingen op 's Rijks werven, loonen buiten of op de werven door particulieren verrichte werkzaamheden kosten van kleeding, f 1.426.395."

De heer TROELSTRA: Mijnheer de Voorzitter! Verschillende leden de Kamer, waartoe ik behoor, waren van plan bij de behandeling va artikel eenige opmerkingen te doen hooren betrekking hebbende werklieden aan 's Rijks werven. Het is ons evenwel voorgekomen, da in het belang van de Rijkswerklieden in het algemeen is, waar de ag reeds zoo overladen is, dat dit onderwerp niet behandeld worde bij begrooting, maar dat daarvoor, zooals ten vorige jare reeds is geschie opzichte van de beambten bij de posterijen en van het spoorwegperso na het reces een afzonderlijke gelegenheid worde genomen.

Dit geldt niet alleen voor de werklieden aan 's Rijks werven, het geldt in het algemeen voor de Rijkswerklieden aan de verschill Departementen van algemeen bestuur.

Daarom heb ik de eer, mede namens de heeren VAN DEN BERGH Helder), VAN VLIET, DE KLERK en PASSTOORS voor te stellen de volg motie, die vrijwel gelijkluidend is aan een dergelijke motie ten vo jare ten behoeve van het spoorwegpersoneel bij de behandeling van h stuk IX voorgesteld.

De motie luidt aldus:

„De Kamer,

van oordeel dat aan de belangen der Rijkswerklieden bij de verschill Departementen van bestuur een afzonderlijke bespreking gewijd moet wo

gaat over tot de orde van den dag."

De VOORZITTER: Ofschoon deze motie van orde niet alleen betrekking heeft op het Departement van Marine, voor zoover de Rijkswerklieden betreft, maar blijkbaar ook die bij de andere Departementen, zoo stel ik voor, om deze motie toch maar te behandelen, in den gedachtengang, dat, als de Kamer zich met het voorstel vereenigt, om de bespreking van de positie der Rijks werklieden bij de Marine thans niet ter sprake te brengen, alsdan ook niet in bespreking zullen komen de belangen van de werklieden aan andere Rijksinrichtingen, zoodat dit voorstel zich niet beperkt tot de werklieden tot dit artikel behoorende.

Ik stel voor deze motie thans in beraadslaging te brengen.

Daartoe wordt besloten.

De motie van den heer TROELSTRA wordt zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Het gewijzigd onderart. 22 wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De onderartt. 23 tot en met 27 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over de IIde Onderafdeeling: „Personeel der Zeemacht."

De VOORZITTER: Ik behoef wel niet te zeggen, dat volgens het door mij aangegeven plan het personeel in het algemeen behandeld is bij de algemeene beschouwingen, zoodat de beraadslaging zich thans uitsluitend moet bepalen tot détailpunten, zooals ik in overweging heb gegeven bij den aanvang der beraadslaging.

De heer HUGENHOLTZ: Mijnheer de Voorzitter! Ik zal mij natuurlijk gedragen naar uw wensch en thans niet in bespreking treden van het personeel in het algemeen. Ik heb slechts twee speciale punten te behandelen.

Het eerste betreft de inrichting van de provoost te Willemsoord en het tweede betreft de vergelding van geleden geldelijke schade aan boord van het schip „Mataram".

Wat het eerste punt betreft, er was in het Voorloopig Verslag geklaagd omtrent de inrichting van het provoosthuis in Willemsoord en omtrent de wijze waarop de provoost-arrestanten daar werden behandeld. Zij kregen daar geen arbeid te verrichten, zij worden daar opgesloten in cellen van geringer afmetingen dan in de burgerlijke gevangenissen en meermalen wordt ook hun voeding verminderd. Ik ben den Minister erkentelijk voor de ingevoerde verbetering, n.l. voor de arbeidsregeling die hij heeft ingesteld voor de provoost-arrestanten. Daarmede is inderdaad mijn grootste bezwaar tegen die provoosten weggenomen.

Er blijft echter nog een ander bezwaar over, dat, naar het mij voorkomt, zeer gemakkelijk uit den weg zou zijn te ruimen. Dat is de onvoldoende verwarming. De Minister verwijst naar de Memorie van Antwoord van het jaar 1905. Daar wordt opgegeven, dat in het oude gedeelte van de provoost te Willemsoord zich 30 cellen bevinden, gescheiden door een breede gang. Elke cel is 20 M^3. groot. Zij vormen dus een te verwarmen inhoud van 600 M^3. Rekent men daarbij nog de gang van 240 M^3., dan verkrijgt men een te verwarmen inhoud van 840 M^3., dat verwarmd moet worden door twee kachels. Meermalen wordt dan ook door de arrestanten geklaagd dat het in den winter zoo koud is. In het nieuwe gedeelte heeft men de zaak anders ingericht. Daar heeft men getraliede deur-

wordt belast, heeft die man een zekere officieele positie, wordt hij beschouwd als de representant van de post, en mag men verwachten, dat dan ook het Rijk de geleden schade zal vergoeden, zoo goed als wanneer aan het postkantoor diefstal plaats heeft.

Ik hoop dat de Minister ten deze een gunstige beslissing aan de Kamer zal kunnen mededeelen.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voorzitter! Wat betreft de uitvoering van de provooststraf, ten aanzien van de verwarming en lectuur, zal ik gaarne, als mij omtrent de resultaten dier verwarming juiste gegevens ten dienste staan, die zaak overwegen; maar toch moet ik zeggen, dat de vergelijking van de gevangenisstraf met provooststraf mank gaat. Provooststraf is een disciplinaire straf, die opgelegd wordt met een maximum van 14 dagen, en de overwegingen kunnen niet dezelfde zijn ten aanzien van personen die met gevangenisstraf gestraft worden. Wanneer gedurende den werktijd gezorgd wordt voor arbeid en na dien tijd voor ontspanning door geschikte lectuur, rijst de vraag: is hier wel van straf sprake?

De schade door schepelingen geleden aan boord van de „Mararam" is mij nog niet bekend; ik heb daaromtrent nog geen officieele mededeeling ontvangen. Ik twijfel er niet aan of die mededeeling zal mij bereiken en dan zal ik zien, wat er gedaan zal kunnen worden. Ik acht het onnoodig thans in meerdere bijzonderheden te treden, aangezien deze toch niet op feiten zouden zijn gegrondvest.

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK: Mijnheer de Voorzitter! Ik wensch te steunen wat door den heer HUGENHOLTZ is gezegd over dien diefstal aan boord van de „Mataram". Als die facteurs werkelijk aangesteld zijn door de commandanten en zij het geld van de menschen ontvangen moeten, dan ook moet dat geld gelijkgesteld worden met het geld, dat aan de post wordt toevertrouwd. De Minister zal het wel met die beschouwing eens zijn. Mocht het geval zich inderdaad hebben toegedragen zooals het door den heer HUGENHOLTZ is geschetst, dan hoop ik, dat de Minister zal zorgen, dat de menschen geen schade lijden.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voorzitter! Ik vermoed, dat als de zaak zich heeft toegedragen als de heer HUGENHOLTZ ons heeft medegedeeeld, ik wel tot de conclusie zal komen, dat schadevergoeding zal worden verleend. Maar bij voorkeur onthoud ik mij thans van het doen van mededeelingen.

De heer HUGENHOLTZ komt nogmaals terug op de beide punten in behandeling, komt op tegen het onderscheid tusschen provoost- en gevangenisstraf, en dringt ook aan op nadere omschrijving van den dienst van den facteur en van zijn verantwoordelijkheid.

De beraadslaging wordt gesloten.

De onderartt. 28 tot en met 31 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over onderart. 32, luidende:

„Vaste traktementen van onderofficieren in het vaste korps met uitzondering van die van het stokerspersoneel, f 45.225."

De heer JANSEN (Den Haag): Nadat het onderzoek in de afdeeli heeft plaats gehad, bleek, dat in een van de bijlagen van de toelichti een vergissing heeft plaats gehad.

Ofschoon dit niet in het Voorloopig Verslag is vermeld, heb ik Minister verzocht dit onderwerp ter sprake te mogen brengen. De Min stond dit welwillend toe, waarvoor ik hem mijn dank betuig.

Het geldt hier de bezoldiging van de officieren-machinist [1])

Wanneer men raadpleegt bladz. 55 van bijlage R, ziet men daar o kolom: „Aantal" een totaal van 65 personen, terwijl men bij de opte komt tot de conclusie, dat er slechts 64 zijn.

Ik vermoed en ik heb reden aan te nemen dat dit waar is, dat de hierin zit, dat er niet is één inspecteur van den stoomvaartdienst, twee, zoodat, naar mijne meening, de som voor de vaste trakteme uitgetrokken moet worden verhoogd met f 2100, waardoor natuurlijk totaal van f 7900 met f 2100 zal moeten worden vermeerderd.

Ik wensch den Minister te vragen, of ook hij meent, dat deze vergis bestaat en, zoo ja, of de verbetering zal moeten aangebracht worden

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voorzi Inderdaad is sedert de samenstelling van deze bijlage het getal inspec van den marine-stoomvaartdienst met één vermeerderd en zal dus artikel met f 2100 moeten worden verhoogd.

De VOORZITTER: Van Regeeringswege wordt een wijziging aangebr in het onderartikel, tengevolge waarvan dit wordt verhoogd met f 21(gebracht op f 47.325.

Ik ben zoo vrij het gevoelen te vragen van de Commissie van Ra teurs omtrent deze wijziging.

De heer JANSEN (Den Haag), voorzitter der Commissie van Rapport Mijnheer de Voorzitter! Ik heb geen gelegenheid gehad de Comm hierover te raadplegen, maar voor zooverre de leden zich in de zaa vinden zijn deze van meening, dat de bedoelde verhooging moet wo aangebracht.

De beraadslaging wordt gesloten en het gewijzigd onderart. 32 zo hoofdelijke stemming aangenomen.

De onderartt. 33 en 34 worden achtereenvolgens zonder beraadsla en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over onderart. 35, luidende:

„Kosten van het korps mariniers, bestaande in: traktementen, sold toelagen, reis-, verblijf- en verhuiskosten van officieren, onderofficie korporaals en manschappen; uitgaven voor aanschaffing, aanmaak onderhoud van kleeding en uitrusting voor onderofficieren, korporaal manschappen op hunne rekening te verstrekken, en die wegens u betalen saldo's tegoed en verdere betaling uit die rekening; kosten brood en kaas; kosten van onderwijs en van bibliotheken; kosten kazernen en daarbij behoorende wachten, van kazerneering en huish aanschaffing van bureaubehoeften; aanschaffing, herstelling en onder van artillerie-, schiet- en pioniermaterieel, wapenen en groot-equipen zoomede alle verdere uitgaven voor het korps mariniers. Kosten werving, f 420 000",

---

1) Later blijkt dat dit te berde gebracht wordt bij een verkeerd onderartikel
R

waarop is voorgesteld door de heeren JANSEN, LELY, TROELSTRA, THOMSON, TAK, HUGENHOLTZ, MARCHANT, LIMBURG, VAN DEN BERGH (Helder), ROODHUYZEN, LIEFTINCK, VERHEY en PLATE, een amendement strekkende om het artikel te verhoogen met f 70 000.

De heer JANSEN (den Haag) ontvangt het woord tot toelichting van het amendement en zegt: Mijnheer de Voorzitter! Bij de behandeling der reorganisatie van de mariniers is van verschillende kanten ingenomenheid betuigd met het voorstel van dezen Minister om het lot der officieren en minderen te verbeteren, en zelfs zij die in beginsel niet waren voor het Regeeringsvoorstel, waaronder ik mij ook reken, wenschten zoozeer het lot dier menschen te verbeteren, dat zij hun stem gaven aan dit wetsontwerp. Het heeft dan ook op mij en velen met mij een minder aangenamen indruk gemaakt, dat de Minister de verhooging, welke aanvankelijk in het wetsontwerp voorkwam, bij wijziging heeft teruggenomen. Wij meenen, dat waar de mariniers, officieren zoowel als onderofficieren en minderen, reeds jarenlang in de verwachting waren, dat zij verbetering van positie zouden krijgen, door de reorganisatie zoozeer zijn teleurgesteld, dat de Minister wel verplicht is deze vergoeding te geven en dientengevolge dit artikel met f 70 000 zal moeten worden verhoogd, om hun positie te verbeteren en meer gelijk te maken aan die der schepelingen.

Over dat onderwerp is bij het wetsontwerp tot reorganisatie van het korps mariniers reeds zooveel gezegd, dat ik meen met deze korte toelichting te kunnen volstaan.

Voorgesteld door meer dan vijf leden maakt het amendement van rechtswege een onderwerp van beraadslaging uit.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: De bedoeling van de voorstellers van het amendement om een belangrijk deel van het personeel der zeemacht te stellen in het genot van betere financieele positie, wordt door mij zeer gewaardeerd, maar verder kan, tot mijn leedwezen, mijn medewerking niet gaan.

De lotsverbetering, welke door mij aan dat personeel was toebedacht, maakte een deel uit van het voorstel tot reorganisatie, dat ik bij de Kamer had ingediend. Met dit voorstel heeft de Kamer zich niet kunnen vereenigen en dientengevolge is ook die lotsverbetering, welke met 1 Januari e. k. had kunnen ingaan, daarmede verloren voor hen.

Die verbetering van bezoldiging was zoodanig technisch vastgemaakt aan de reorganisatie, dat het onmogelijk was de lotsverbetering afzonderlijk op de begrooting te brengen. Daartoe zou noodig geweest zijn, dat een geheel nieuwe reorganisatie was uitgewerkt en voorgesteld.

Wat in deze kan gedaan worden zal ook door mij worden gedaan. Zooals reeds in de Memorie van Antwoord is aangegeven, zal ik zoo spoedig mogelijk komen met een nieuw voorstel tot reorganisatie van het korps mariniers en daarbij zal de financiëele positie van dat personeel op dezelfde wijze worden geregeld als bij het voorstel dat 23 October verworpen werd.

Eenig ander middel om in deze behoefte te voorzien weet ik niet. Mocht het amendement dus de goedkeuring van de Kamer verwerven, dan zou ik niet weten op welke wijze die gelden zouden moeten worden besteed.

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK: Mijnheer de Voorzitter! Ik heb het zeer betreurd dat door verwerping van het voorstel tot reor-

ganisatie van het korps mariniers ook de daaraan vastgeknoopte lo betering van dat korps onmogelijk werd. Vandaar heb ik met sympathie het amendement begroet.

Nu echter de Minister zegt, dat het voorstel van den heer JANS geen gevolgen kan hebben wegens den vorm waarin het gegoten is ik dat wij onze stem daaraan niet mogen geven.

Wij kunnen niet zoo maar decreteeren dat die menschen meer krijgen, wanneer niet vaststaat hoe dat zal moeten gebeuren in v met de inrichting van het korps.

Ik ben daarom tot mijn grooten spijt genoodzaakt tegen het ar ment te stemmen.

De heer HUGENHOLTZ meent te moeten veronderstellen, dat er n andere reden is, voor het niet aannemelijk verklaren van het amend

De lotsverbetering kwam hierop neer, dat de salarissen en s volkomen gelijk zouden worden gemaakt met de daarmee overeen mende salarissen en soldijen bij de marine; dat m. a. w., de mar minderen, onderofficieren en officieren, die tot nu toe altijd achterst bij hun gelijken in rang bij de marine, voortaan met die gelijken zouden worden bezoldigd.

Spr. vraagt welk technisch bezwaar kan er tegen zijn, die bezoldigingen te geven, zoo ook welk technisch bezwaar voortaan kazerne kostelooze voeding te verstrekken wat toch ook zal gesc als het marine-personeel in kazernes wordt gevestigd.

Zoolang de Minister mij niet duidelijk maakt, dat er inderdaad tech bezwaren daartegen bestaan, die op dit oogenblik onoverkomelij blijf ik voor mij gelooven, dat de Minister een andere reden heeft de geheele lotsverbering niet van die reorganisatie te willen losm

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voor Ik vrees, dat ik niet zal slagen den heer HUGENHOLTZ volkomen du te maken welke bezwaren tegen hetgeen hij wenscht bestaan. Het mij evenwel voor, dat men hier niet in bijzonderheden behoeft te t wanneer men nagaat, dat het geheele stelsel van bezoldiging bij de n aan boord anders is dan bij de mariniers. En waar de bezoldiging voeding met elkaar nauw samenhangen, is het dunkt mij, duidelij er administratieve bezwaren moeten zijn, die niet met enkele becijfe zijn op te heffen. Bestond de zaak alleen in de hoogere bezoldiging b het bestaande stelsel, dan zou het anders zijn, maar dit is hie ander geval. Aangezien er voor deze geheele zaak weinig tijd is er mij zoo spoedig mogelijk het nieuwe voorstel zal worden ingedienc niet van het Departement van Marine verwacht worden nog een tij voorloopige organisatie te maken tusschen het verworpen stelsel e door mij nieuw voor te stellen systeem in.

Ik hoop met medewerking der Kamer zoo spoedig mogelijk het n voorstel te doen in werking treden, ten einde het personeel binnen k tijd te kunnen helpen.

De heer HUGENHOLTZ: Mijnheer de Voorzitter! De Minister zeg hij mij niet duidelijk maken kan welke technische bezwaren er tegen be

Dat lijkt mij zeer zonderling. Als er zooveel technisch bezwaar moest de Minister het in een paar woorden kunnen duidelijk m zoodat de geheele Kamer gevoelde: ja, als de zaak zóó staat, kan he

Wat zegt de Minister? Dat het stelsel van de bezoldiging and Mag ik hem er op wijzen, dat deze reorganisatie al voorbereid w

op 1 Juli van dit jaar in werking te treden. Alles was reeds voorbereid, alle maatregelen genomen, alle superieuren kant en klaar om met die nieuwe regeling in zee te gaan. En nu zou men zeggen: er is geen tijd om het klaar te spelen? Ik wil er wel bijvoegen, dat ik vrees dat er een andere reden is, die den Minister weerhoudt om nu deze lotsverbetering met 1 Januari a.s. te doen ingaan. Ik vrees, dat die reden deze is, dat de Minister bang is. dat de reorganisatie, waarmede hij later bij de Kamer moet komen, opnieuw schipbreuk zal lijden, en hij hoopt, dat de lotsverbetering, door de geheele Kamer als noodzakelijk gevoeld, het middel zal zijn om die reorganisatie er gemakkelijk door te krijgen. Als die twee zaken van elkander zijn gescheiden, verliest de organisatie een aantrekkelijken kant, waardoor het desbetreffende wetsontwerp in gevaar kan komen, maar dat mag voor ons geen reden zijn den Minister niet in staat te stellen van 1 Januari 1907 aan deze menschen te geven, niet maar wat zij vragen of eischen, maar wat deze Minister en zijn ambtsvoorgangers om beurten en herhaaldelijk hebben verklaard absoluut noodzakelijk te zijn, niet alleen uit overwegingen van billijkheid, maar ook in het belang van den dienst.

De heer JANSEN (den Haag): Mijnheer de Voorzitter! Ik wensch mij geheel aan te sluiten aan hetgeen de heer HUGENHOLTZ heeft gezegd, en als de Minister bezwaar heeft om de lotsverbetering van de leden van het korps mariniers toe passen, dan zou ik hem bescheiden willen vragen, of hij aan een van de ambtenaren van zijn Departement de opdracht wil geven om na te gaan, hoe dat zou kunnen geschieden. Ik ben overtuigd, dat, als de Minister dat doet, hij binnen weinige dagen in de gelegenheid zal zijn te voldoen aan den wensch, zoo niet van de geheele Kamer, dan toch van een groot deel daarvan.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Het is niet overbodig mijnerzijds te betuigen, dat hetgeen misschien door de leden dezer Kamer wordt beschouwd als een uitstel van langen tijd, wordt bedoeld als van zeer korten tijd. Het voorstel betreffende de reorganisatie zou mijn Departement reeds hebben kunnen verlaten, als de drukte van het tijdstip daarvoor geen beletsel ware geweest; maar het zal bij de Tweede Kamer worden ingediend, zoodra deze, door aanneming van de begrooting door de Eerste Kamer, een wetsontwerp tot wijziging van de Marinebegrooting voor 1907 in behandeling zal kunnen nemen.

De heer JANSEN (Den Haag), voorzitter van de Commissie van Rapporteurs ontvangt het woord om, namens deze, haar gevoelen mede te deelen over het voorgestelde amendement en zegt: De Commissie van Rapporteurs is niet eenstemmig in haar oordeel over dit amendement. De meerderheid vereenigt zich met de strekking daarvan en de minderheid is het daarmede ook wel eens, maar meent, dat een verhooging van artikelen niet van deze Kamer moet uitgaan.

Ik wil er bijvoegen, dat, waar de Minister meent, dat die verhooging zoo spoedig zal kunnen ingaan, ik hem er op moet wijzen, dat hij dat niet in de hand heeft. Wanneer een wetsontwerp bij de Kamer is ingediend, dan bestaat er volstrekt geen zekerheid, dat het spoedig in behandeling zal kunnen komen.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het amendement wordt in stemming gebracht en met 51 tegen 35 stemmen verworpen.

Tegen hebben gestemd de heeren VAN VLIET, VAN ALPHEN IDSINGA, VAN WASSENAER VAN CATWIJCK, BRANTS, KOOLEN, VAN VI DE BEAUFORT, DE SAVORNIN LOHMAN, RUYS DE BEERENBROUCK, VAN NEBEEK, DUYMAER VAN TWIST, VAN VEEN, KOLKMAN, ARTS, VAN HEE BRUMMELKAMP, SCHOKKING, VAN DEN HEUVEL, BECKERS, DE WAAL MA VAN NISPEN TOT SEVENAER, DUYNSTEE, VAN SASSE VAN YSSELT, FER DER BORCH VAN VERWOLDE, BOGAARDT, FRUYTIER, VAN WIJNB JANSSEN, IJZERMAN, BOLSIUS, NOLENS, PIERSON, VAN DER ZWAAG, DE F LUCASSE, VAN ASCH VAN WIJCK, REGOUT, LOEFF, TALMA, VAN I VAN STYRUM, DE RAM, GOEMAN BORGESIUS, VAN FOREEST, DE S VAN VUUREN, HEEMSKERCK, VAN BYLANDT en de VOORZITTER.

Voor hebben gestemd de heeren VAN DEVENTER, VAN KOL, BL ROODHUYZEN, VAN GIJN, VAN DOORN, DRUCKER, ELAND, THOMSON, TER LAAN, REYNE, BOS, PATIJN, NOLTING, DE KLERK, VAN DEN (Rotterdam), PASSTOORS, TAK, DE BOER, PLATE, LIMBURG, SMIDT, J (den Haag), MARCHANT, MEES, HUGENHOLTZ, ZIJLMA, LELY, KET JANNINK, ROESSINGH, TREUB, SCHAPER en VAN DEN BERGH (den Hel

Onderart. 35 wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De onderartt. 36 tot en met 56 worden achtereenvolgens zon raadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over de Vde Onderafdeeling (Pensioenen, onderst wachtgelden enz.,) in het algemeen.

De heer HUGENHOLTZ: Mijnheer de Voorzitter! Uit de Memor Antwoord blijkt, dat de post pensioenen in de laatste 10 jaar is ge met een bedrag van ruim f 100 000.

Bij mij was twijfel gerezen, of die verhooging wel geheel was schrijven aan de werking van de nieuwe Pensioenwet 1902. Art. I die Pensioenwet bepaalt, dat de regeling van het pensioen geschied den rang laatstelijk door den betrokkene bekleed: *a.* indien hij dien heeft bekleed gedurende de laatste twee jaren *werkelijken* dienst; woord „werkelijk" is in de wet gecursiveerd, terwijl in de toeli staat: „Het blijkt, dat het artikel in hoofdzaak betrekking heeft bepaling, dat behalve het geval van in en door den dienst bekome minking, verwonding of gebreken, de militair pensioen naar zijn kan bekomen, wanneer hij twee volle jaren in dien rang heeft ge en bij minderen diensttijd wordt het pensioen berekend naar den dellijk voorafgaanden lageren rang".

Nu is bij mij twijfel gerezen, of inderdaad aan de bepaling va artikel wel streng de hand wordt gehouden en of de verhooging va post pensioenen voor een deel niet is toe te schrijven aan het de lichten met de bepalingen van de Pensioenwet. Er is gevraagd Voorloopig Verslag op bladz. 26, of het niet voorkomt, dat aan offi ongeschikt verklaard voor den dienst, de gelegenheid wordt gegeven hen op non-activiteit te stellen, 2 jaar in hun rang te dienen. En wordt op bladz. 38 van de Memorie van Antwoord geantwoord „ hierbedoelde officieren als regel op pensioen worden gesteld, zoodra ongeschiktheid is gebleken voor het verrichten van de diensten, w zij kunnen worden geroepen".

En dan volgt — en dat is zeker merkwaardig —:

„Waar die regel bij uitzondering niet werd gevolgd, werden

vele goede diensten, door den betrokken officier gedurende zijn loopbaan aan den lande bewezen, voldoende termen aanwezig geacht om hem de gelegenheid te geven tot het voldoen aan den bij de wet vastgestelden eisch tot het verkrijgen van recht op het pensioen voor den door hem bekleeden rang".

Dus, men geeft hem gelegenheid tot het voldoen aan den bij de wet vastgestelden eisch tot het verkrijgen van recht op pensioen; d.w.z. terwijl die heeren 2 jaar werkelijken dienst moeten verrichten in den rang, waarin zij zijn gepensionneerd, wordt hun de gelegenheid gegeven eenvoudig op non-activiteit uit den dienst te gaan en toch het hoogere pensioen te krijgen. Ik heb daarvoor geen ander woord dan wetsontduiking. Ik weet wel, dat dat niet is een nieuwigheid opgekomen gedurende het bewind van dezen Minister; dat is al lang zoo, maar het komt mij toch zeer beslist voor, dat dat is geheel in strijd met de uitdrukkelijke bepaling van de wet.

Als daar staat, dat men als officier in werkelijken dienst 2 jaar moet hebben doorgebracht om het pensioen aan dien rang verbonden te kunnen krijgen, dan wordt daaraan niet voldaan door hem op non-activiteit te stellen, wanneer hij om de eene of andere reden uit dienst gaat. Nu zou uit een billijkheidsoogpunt daarvoor iets te zeggen zijn, wanneer bij voorbeeld een jong officier ziek wordt, lichamelijke gebreken krijgt, niet door den dienst; en wanneer men dan zoo'n officier toestaat gedeeltelijk dienst te verrichten en hem alzoo zijn tijd te doen uitdienen, dan zou dit uit een billijkheidsoogpunt niet zijn af te keuren. Maar het gebeurt, dat de allerhoogst geplaatste officieren, de vlag-officieren, die een pensioen kunnen krijgen van f 3000 à f 4000 per jaar, pas gepensionneerd worden 2 jaar nadat zij voor den actieven dienst zijn afgekeurd; zonder dat zij iets meer voor de marine presteeren genieten zij 2 jaar non-activiteitstraktement, om daarna met het niet verdiende hoogere pensioen den dienst voor goed te verlaten.

Ik heb mij met opzet onthouden van het noemen van namen, omdat ik gevoel, dat het voor de betrokkenen hoogst onaangenaam moet zijn, wanneer hun particuliere zaken hier in het openbaar worden besproken, maar ik zal die namen moeten gaan noemen en de aandacht op dat feit moeten gaan vestigen, tenzij ik van den Minister de verklaring krijg, dat ook hij acht, dat hier een misbruik is ingeslopen, een misbruik, waartegen art. 16 der nieuwe Pensioenwet uitdrukkelijk heeft willen waken.

Als de Minister die verklaring geeft, dan zullen wij daarin den waarborg hebben, dat zoo iets, onder géén voorwaarde, meer zal kunnen voorkomen, en dan, Mijnheer de Voorzitter, zal ik mij volkomen voldaan achten. Maar ik geloof, dat wij recht hebben op die verklaring van de Ministerstafel, want een misbruik, een wetsontduiking is hier geconstateerd.

De heer VAN DEN BERGH (Den Helder): Mijnheer de Voorzitter! Bij de algemeene beraadslagingen is gehandeld over de pensioenen voor weduwen en weezen van mindere geëmployeerden. Wij hebben toen van den Minister de verklaring gekregen — wij vinden dit ook in de Memorie van Antwoord — dat de bekende Commissie deze zaak onderzoekt en dat daarvan voorloopig geen resultaat is te wachten.

Ik wil daarop natuurlijk thans niet terugkomen. Alleen wensch ik te wijzen op een gevolg van den toestand die thans heerscht. Er hebben zich onder de mindere geëmployeerden eenige gevallen voorgedaan van weduwen die steun noodig hadden. Toen hebben de mannen zelf een kleine vereeniging gevormd, om steun te kunnen verleenen aan de weduwen en weezen die in hun midden zouden kunnen voorkomen. Reeds nu heeft het ongeluk gewild, dat er na korten tijd een paar sterfgevallen voorkwamen;

en zoodoende ziet de vereeniging nu reeds financieele moeilijkheden nader

Nu zou ik den Minister willen vragen, of er voor hem in de gegev omstandigheden geen aanleiding bestaat, om althans die vereeniging steunen.

Wij weten, Excellentie, dat u met al uwe sympathie en zelfs met beste bedoelingen bezield, volgens uw eigen verklaring, er thans niets a kunt veranderen; de commissie is nog niet gereed. Is er nu geen a leiding, om te trachten deze menschen, die uit eigen krachten de weduw en weezen beproeven te helpen, een kleinen steun te geven?

Het zou kunnen geschieden, door achter art. 66 een nieuw artikel te voegen, luidend: „subsidiën aan vereenigingen tot steun van weduw en weezen van mindere geëmployeerden," en deze post pro memorie te trekken.

Ik zal er geen voorstel van maken, want ik weet, dat, als de Minis het niet aannemen wil, wij het hem in dit geval niet kunnen opdring Doch als de Minister hiertoe wel meewerken wil, dan vindt hij in denkbeeld gelegenheid, om de zaak nader te onderzoeken, en, blijkt d bij nader onderzoek, dat er voor steun wel termen zijn, dan weet hij de Volksvertegenwoordiging hem een crediet wil toestaan, om te zij tijd aan mijn wensch te kunnen voldoen.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voorzitt Naar aanleiding van hetgeen de heer HUGENHOLTZ heeft te berde gebra in verband met een passage uit de Memorie van Antwoord, welke geachte afgevaardigde woordelijk heeft voorgelezen, deel ik mede, dat hierbij, uit den aard der zaak, bij die mededeeling geen bemerking heb maken. Ik houd mij, in antwoord op zijn opmerking, daaraan, dat hetg de heer HUGENHOLTZ heeft medegedeeld, slechts als uitzondering voorko Ik kan dat niet een misbruik noemen en ik kan niet bepaaldelijk belov dat zooiets nooit meer zal kunnen voorkomen.

Nog eens, ik houd mij daaraan, dat het hier een uitzonderingsge betreft; dat het als regel zou worden goedgekeurd, wordt door mij n verlangd.

Wat betreft het voorstel van den heer VAN DEN BERGH, deze geac afgevaardigde heeft mij hiermede eenigszins overvallen; ik moet mij d nadere overweging volkomen voorbehouden. Ik heb echter geen bezwa om, tot het door genoemden afgevaardigde beoogde doel, achter artikel in te voegen een memoriepost, luidende zooals door hem is voorgeste „Subsidiën aan vereenigingen tot steun van weduwen en weezen v mindere geëmployeerden — memorie."

De VOORZITTER: Door de Regeering wordt voorgesteld, om ach onderart. 66 in te voegen een onderart. 66bis, luidende:

Subsidie aan vereenigingen tot steun van weduwen en weezen v mindere geëmployeerden, *memorie.*

Mag ik de Commissie van Rapporteurs verzoeken daaromtrent h meening te doen kennen.

De heer JANSEN (Den Haag), voorzitter van de Commissie van Rapp teurs, ontvangt het woord, om namens deze haar gevoelen mede te dee over de wijziging der Regeering en zegt: Mijnheer de Voorzitter! Bij aanwezige leden van de Commissie van Rapporteurs bestaat geen bezw tegen de aanneming van deze wijziging.

De VOORZITTER: Bij art. 66bis zal daaromtrent nader een besliss worden genomen.

De heer HUGENHOLTZ drukt zijn verbazing uit over 't antwoord van den Minister. De Minister beroept er zich op, dat men hier alleen heeft te doen met een uitzondering en dat hij het dus geen misbruik kan noemen, alsof een enkele afwijking van een strikt wettelijke bepaling, die met de meeste gedecideerdheid in de wet is opgenomen, geen misbruik zou zijn.

Ik ben daarover zoo verbaasd, dat ik hoop, dat op deze openlijke bespreking de aandacht van de Rekenkamer zal worden gevestigd en dat de Rekenkamer dien post als in strijd met de bepalingen van de wet niet zal kunnen goedkeuren. Ik weet er geen ander middel op. Indien de Minister eenvoudig zegt: het is altijd zoo gebeurd en ik kan geen belofte doen voor de toekomst, dat het anders zal worden, geloof ik, dat er geen andere macht is dan de Rekenkamer, die haar goedkeuring aan dezen post zal dienen te onthouden. Immers het is de taak van de Rekenkamer om toe te zien, dat de uitgaven geheel in overeenstemming met de wet geschieden.

Mijnheer de Voorzitter! Ik zeg nog eens, dat dit antwoord mij uitermate verbaast en ik vrees, dat de Minister mij daardoor zal dwingen voortaan publicatie te gaan geven aan die gevallen waarin men de wet ontduikt.

De heer VAN DEDEM: Mijnheer de Voorzitter! Indien een officier van de marine wegens ziekte op non-activiteit wordt gesteld en die non-activiteit wordt gerekend als werkelijke dienst, dan heeft de heer HUGENHOLTZ volkomen gelijk. Maar als ik mij goed herinner, zijn er officieren, die, wanneer zij een reis gedaan hebben, op non-activiteit worden gesteld en naar huis gezonden, totdat zij weer in dienst worden gesteld, en dat is niet een non-activiteit in den zin, waarin de heer HUGENHOLTZ het bedoelt, en wordt die non-activiteit beschouwd als werkelijke dienst.

Ik geloof dat bij een officier, die in die omstandigheden verkeert, te recht de jaren, die hij op non activiteit heeft doorgebracht, als dienstjaren worden beschouwd, maar dat geldt niet, wanneer hij wegens ziekte op non-activiteit wordt gesteld. In dat geval heeft de heer HUGENHOLTZ gelijk en zou volkomen in strijd met de wet worden gehandeld.

De heer VAN IDSENGA: Ik geloof niet, dat de opmerking van den heer VAN DEDEM juist is, althans niet in overeenstemming met hetgeen voorkomt in de Memorie van Antwoord. Daar wordt bepaald gesproken van officieren, van wier ongeschiktheid is gebleken. En nu zegt de Minister, dat de regel, waarvan hier sprake is, dat is een regel, die in overeenstemming is met de wet, die officieren betreft; maar de Minister erkent, dat er enkele uitzonderingen zijn op dezen regel en nu is het buiten kijf, dat zulke uitzonderingen zijn in strijd met de wet.

De beraadslaging wordt gesloten.

De onderartt. 57 tot en met 66 en het nieuw voorgestelde onderart. 66bis worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over onderart. 67, luidende:

„Uitgaven ingevolge de Ongevallenwet 1901, uitgezonderd die vermeld in de 2de afdeeling, f 14.500",

waarop is voorgesteld een amendement door de heeren MEES, TREUB, PATIJN, VAN DEN BERGH (Rotterdam), LELY en VAN DEVENTER, strekkende om het woord „uitgaven" te vervangen door „premiën".

De heer MEES ontvangt het woord tot toelichting van het amendement en zegt: Mijnheer de Voorzitter! De bedoeling van het amendement, waarvan

ik de eer heb de verdediging in te leiden, is duidelijk. De Minis ter zake van de verzekering Ongevallenwet 1901 zijn Departemen risico laten loopen, terwijl het amendement aansluiting bij de R zekeringsbank beoogt.

Mocht het ons gelukken den heer Minister te bewegen het amen over te nemen, dan zouden de voorstellers zich daarover verheugen daarentegen Zijne Excellentie zijn begrootingspost wenschen te han dan willen de voorstellers de Vergadering in de gelegenheid stel haar zienswijze in deze te doen blijken.

Aangezien nu het eerste hoofdstuk in behandeling is, waa zoodanige begrootingspost voorkomt, werd het amendement bij ho VI voorgesteld. Het amendement heeft intusschen wegens zijn prin strekking ook beteekenis voor hoofdstuk VIII en IX, daar ook wordt voorgesteld, dat de Departementen eigen risico zullen looper

Spreker geeft vervolgens in zijn rede aan, waarom uit een fi administratief oogpunt aansluiting bij de Rijksverzekeringsbank nood is. Eigen risico dragende, kan het Departement voor verrassingen te staan. Zou bij onze artillerie-inrichtingen niet een ramp al roburietfabriek kunnen voorkomen, zou men het bezwijken van eene niet in gedachten moeten houden.

Het voorbeeld der Regeering zal zeer ongewenschte gevolgen Menig werkgever zal zich op dit standpunt plaatsen dat, waar Regeering zich van de Rijksverzekeringsbank afwendt en daarmede ware officieel erkent, dat het zelf dragen van het risico (of het zi zekeren bij particuliere ondernemingen) de voorkeur verdient, voor hen geraden is van verzekering bij de Rijksbank zich houden. En hoe grooter het getal is van hen dat aan de Rijksverzek bank zich onttrekt, hoe hooger de kosten dier wijze van verzekeri de overigen zullen zijn, een nadeel dat vooral door kleinere werl ernstig zal worden gevoeld.

Uit een administratief oogpunt moet het bedenkelijk geacht speculatieve posten op de begrooting te brengen, posten, waarvan r bedrag zelfs bij benadering niet kan bepalen.

Dat men gedurende een korter of langer tijdsverloop — ja z durende een zeker aantal jaren — verschoond is gebleven van ong welke de goede verwachtingen den bodem zouden inslaan, geeft geenerlei waarborg voor de toekomst.

Het strijdt immers ten eenenmale met het wezen van de verze welke zich baseert op de uitkomsten bij groote getallen, terwijl h soneel der Departementen, hoe belangrijk in aantal overigens, toch een bescheiden deel van het geheel vormt.

Resumeerende meent Spr. dus te mogen zeggen, dat èn uit ministratief oogpunt, èn uit een oogpunt van voorzichtigheid, èn uit van de bijzondere positie van een Staatsorgaan tegenover de Rijk keringsbank, het loopen van eigen risico ten eenenmale ongewens en meen ik daarom het amendement ten zeerste te mogen aanb

De VOORZITTER: Voorgesteld door 6 leden maakt dit amendeme rechtswege een onderwerp van beraadslaging uit.

De heer GOEMAN BORGESIUS zegt verplicht te zijn tegen het a ment te stemmen. De Ongevallenwet geeft aan alle patroons drie om hun personeel te verzekeren: de Rijksverzekeringsbank, eigen en overdracht van het risico aan particuliere en onderlinge maatsch Alle patroons hebben daarbij de vrije keuze, en waarom zou men

patroon, die chef van een Departement van algemeen bestuur is, die vrijheid niet laten om naar zijn beste weten den vorm te kiezen dien hij het meest acht in 's lands belang?

Nu heeft de Minister van Marine de voorkeur gegeven aan het stelsel van eigen risico, omdat deze vorm, zooals de Minister op bladz. 38 van zijn Memorie van Antwoord aantoont, voor zijn Departement het voordeeligst is. En dat voordeel is nog veel grooter dan de Minister het daar uitrekent. Hij becijfert daar, dat het voordeel heeft bedragen f 33 000, maar als men de cijfers van de Memorie van Antwoord met elkander vergelijkt, komt men tot een voordeel niet van f 33 000, maar van f 80 000 à f 90 000.

De heer MARCHANT: Hoe berekent u dat?

De heer GOEMAN BORGESIUS haalt daartoe de noodige cijfers aan en vervolgt: M. i. zal het altijd voordeeliger zijn voor het Departement om eigen risico te dragen dan zich aan te sluiten bij de Rijksbank. Waarom? Indien de Minister aan eigen risico de voorkeur geeft, dan doet hij dit niet, zooals de vorige spreker betoogd heeft, omdat hij geen vertrouwen in het bestuur der Rijksverzekeringsbank stelt, maar omdat hij overtuigd is, dat de premie van de gevarenklasse, waarin hij wordt ingedeeld, zelfs als het laagste gevarenpercentage wordt toegepast, voor het complex van bedrijven, waarover hij als Minister het beheer voert, te hoog is. En dit is zeer verklaarbaar, want het is een feit, dat bij werkplaatsen van het Rijk over het algemeen minder ongelukken gebeuren, dan bij particuliere werkplaatsen; en waarom? Omdat er in den regel betere contrôle en discipline is en in de tweede plaats, omdat in werkplaatsen van den Staat minder overspannen wordt gewerkt.

Met gemeentewerken is dit evenmin het geval. En daaraan is het toe te schrijven dat particuliere maatschappijen gemeenten tegen een lagere premie aannemen dan particulieren, die dezelfde bedrijven uitoefenen.

Op één punt heeft de geachte afgevaardigde uit Rotterdam gelijk. Indien de Minister van Marine zich gaat aansluiten bij de Rijksverzekeringsbank, dan weet hij zeker, dat hij er voor een bepaalde premie af is. Bij eigen risico daarentegen is de uit te keeren som wisselvallig, maar wanneer men door die wisselvalligheid tienduizenden en nog eens tienduizenden guldens aan de schatkist uitspaart, dan kan ik mij zeer goed begrijpen, dat men liever van jaar tot jaar een niet vaste som betaalt, dan een zoodanige hooge vaste som per jaar, dat het ten slotte veel duurder uitkomt.

Spr. besluit met te zeggen, dat het eene zaak is van het uitvoerend gezag, niet van de Kamer.

De heer DE WAAL MALEFIJT zegt onder meer: Ik kan mij ook met het amendement niet vereenigen. Ik sluit mij aan bij de argumenten van den vorigen spreker, maar wil daaraan mijnerzijds nog een enkel toevoegen.

De inrichting van de Rijksverzekeringsbank heeft in de eerste plaats ten doel om zekerheid te geven, dat werklieden, die door een ongeval getroffen worden, schadeloosstelling uitgekeerd krijgen. Op welke wijze dit geschiedt, doet er niet toe. Als de zekerheid maar bestaat, dat de werkman het hem toekomende krijgt. Volkomen in overeenstemming met dat grondbeginsel is het dan ook, dat aan personen of instellingen, die zich financieel krachtig gevoelen, het dragen van eigen risico is toegestaan.

Het heeft mij zeer verwonderd, dat men hier ter aanprijzing der verzekering bij de Bank gewezen heeft op het daarin gelegen voordeel voor het Rijk; men zegt, dat, als het Rijk een vaste premie betaalt, dit op den duur daaruit voordeel trekt.

Dat argument begrijp ik niet goed. Als het voordeelig is vo Rijk, dan is het nadeelig voor de Bank en aangezien de Bank zeer met het Rijk in betrekking staat, kan ik mij niet voorstellen w lang het Rijk zou hebben om aan die Bank speciaal een ongunstig wat men schijnt te meenen dat de Rijkswerklieden opleveren, over te d

Doch er is nog een argument en dat is voor mij hoofdzaak.

Wanneer een patroon zijn eigen risico draagt, dan heeft hij een zeer sterken prikkel om te waken tegen ongevallen. Hoewel h voorzorgen tegen ongelukken neemt, is het toch niet ongewensc voor het Rijk ook die prikkel geldt, opdat voortdurend het stre vermindering van het aantal ongelukken gericht blijve, daar d weinige schadevergoedingen behoeven te worden uitgekeerd.

De heer Treub: Mijnheer de Voorzitter! Na de bestrijding v amendement door de beide laatste sprekers, wil ik toch nog een woord in het midden brengen tot aanbeveling daarvan.

Ik begin met de argumenten, door den laatsten geachten spre het midden gebracht, die twee dingen op den voorgrond stelt.

In de eerste plaats zeide hij: indien het waar is, dat het voo zou zijn voor het Rijk om zich aan te sluiten bij de Rijksverzek bank, dan kan het niet anders of het moet nadeelig voor de Bank

Spr. vindt dit een enormiteit en zegt onder anderen: De quae alleen of men zich al dan niet verzekeren zal. Nu gaat het zee samen en het spreekt ook vanzelf, dat het in het belang van de zekerde is zich te verzekeren en te gelijk van den verzekeraar om z mogelijk risico's ter verzekering te krijgen.

Dit is zoozeer het *a*, *b*, *c* van de verzekering, dat het nie noodig moest zijn het nog eens hier uiteen te zetten.

In de tweede plaats zegt de heer De Waal Malefijt, dat me moet kiezen voor het systeem van eigen risico, omdat dit systeem geval dit voordeel heeft, dat het een sterken prikkel in zich sluit den patroon om ongevallen te voorkomen.

Met dat argument wordt het geheele systeem van onze Ongevall ondersteboven gegooid, en ik geloof niet, dat wij hier zoo terloop een dergelijke zaak kunnen debatteeren.

Ik kom nu tot de argumenten van den heer Borgesius. D Borgesius is begonnen met te zeggen, dat uit de cijfers was geb dat het veel goedkooper is zich niet aan te sluiten bij de Rijksve ringsbank en eigen risico te hebben.

Die cijfers bewijzen alleen, dat in de laatstverloopen drie jare niet zoo veel ongevallen zijn voorgekomen, dat nu toevallig in dez jaren een hooger bedrag is uitgegeven aan de Bank, maar ze be niet, dat er niet in de volgende jaren meer ongevallen voorkomen z

Waar nu de Ongevallenwet wil, als algemeen stelsel van verzek aansluiting bij de Rijksverzekeringsbank, daar is het zonder twijf een Departement van algemeen bestuur niet juist gezien, hoewel d het toelaat, tegen het stelsel in te gaan.

En nu heb ik hier den krachtigsten voorstander van dat stels Ongevallenwet in den heer Borgesius zelf.

De heer Borgesius heeft in de vergadering van 22 December gesproken als voorstander van verzekering bij de Rijksbank.

Hij zeide daar in de eerste plaats, dat hij met leedwezen had ge de argumentatie van degenen die tegenstanders waren van de aansl bij de Rijksbank, omdat zij toonden daarmee geen vertrouwen nieuwe instelling te stellen.

Ik kan mij dan ook geheel vereenigen met den heer BORGESIUS van 1902 ter bestrijding van den heer BORGESIUS van 1906.

Hij zeide destijds: „Waar de Rijksbank, zooals ik enkele dagen geleden reeds heb aangetoond, toch al met groote moeilijkheden zal te kampen hebben — men mag nu wel zeggen: te kampen heeft —, daar ligt het op den weg der Regeering om, in plaats van die Bank met wantrouwen te bejegenen, haar zooveel mogelijk te steunen. Dit hebben 's Ministers ambtgenooten, die voor Binnenlandsche Zaken, Justitie en Financiën — men zou nu kunnen zeggen: voor alle Departementen, behalve voor die van Waterstaat en Oorlog — ook zóó begrepen, want zij willen niet weten van eigen risico, maar hebben zich aangesloten bij de Rijksbank".

Alle argumenten, die hij in 1906 heeft aangevoerd, heeft hij in 1902 met de hem eigen welsprekendheid doodgeslagen. Ik zal die rede niet geheel voorlezen en alleen nog doen opmerken, dat hij o. m. zeide: „Terwijl de wet aangenomen heeft het systeem van kapitaaldekking, verlaat men, door in te slaan den weg door den Minister van Oorlog verdedigd, dat goede, zekere stelsel, en stelt daarvoor in de plaats een regeling, die men in het algemeen als bedenkelijk, heeft verworpen".

Spr. vergelijkt verder de zaak met het betalen van brandassurantie voor een huis, en resumeert: de premiën strekken juist om te voorkomen, dat men in ongelukkige jaren plotseling voor eengroote som komt te staan.

De heer HEEMSKERK: Ik zal de Kamer niet lang ophouden. De quaestie is zeer eenvoudig. Ook de treffende citaten uit vroegere redevoeringen van den heer GOEMAN BORGESIUS kunnen mij niet van de juistheid van het amendement overtuigen.

De geachte spreker die zooeven het woord voerde, zeide: het stelsel der Ongevallenwet is, dat er verzekering zal zijn. Dat is wel waar, maar alleen in een geheel anderen zin dan waarin de verzekering in de rede van den heer TREUB is opgevat. Het stelsel der Ongevallenwet is, dat er verzekering zal zijn van iederen werkman voor het ongeval, dat hem in verband met zijn dienst overkomt, maar die wet laat vrij, of de werkgever het risico voor zich zelf zal nemen, dan wel aan de Rijksverzekeringsbank zal overlaten. De vrijheid, die een ander werkgever heeft, bezit de Regeering ook. Wat is de zaak?

Tot nog toe is gebleken, dat waar men het risico zelf heeft gedragen of dit door middel van de Centrale Werkgevers-Risicobank heeft gedaan, men minder kosten heeft gehad dan ingeval men de premiën aan de Rijksverzekeringsbank had betaald.

De leden trekken dat in twijfel, maar dat is de ondervinding aan het Departement van Marine, dat is de ondervinding van de gemeente Amsterdam en dat is ook de ondervinding der Centrale Werkgevers-Risicobank.

Nu zegt men wel, dat dit de eerste jaren gebleken is, maar dat men daardoor niet bewijst, dat het alle jaren zoo zal zijn. Neen, dat is natuurlijk volkomen waar; wie zal de toekomst voorspellen? Het *kan* een volgend jaar meer zijn. Maar het kan ook wel minder zijn. Spreker zegt verder o.a.: Geef eens een eerlijke proef aan het eigen risico.

Nu zegt de heer TREUB, dat het hier een geval is als dat van een man die zegt: nu heb ik steeds voor mijn huis premie betaald en het is nooit afgebrand. Neen, iemand die één huis heeft, zal ook verstandig doen premie te blijven betalen, maar voor iemand die 100 huizen heeft of nog meer, wordt het anders.

De Rijksverzekeringsbank steunen is geen motief. Brengt men het geld daar, dan krijgt men het niet spoedig terug.

Het komt mij wel vreemd voor, dat men van een zijde, waar aandringt op afstemming van uitgaven op de militaire begrootingen, deze onnoodige uitgaven wil doen.

De heer LELY zegt onder meer: De bestrijders van het amende hebben voornamelijk gesproken over het voordeel dat aan het drage eigen risico zou verbonden zijn.

De voorstellers en verdedigers hebben m. i. daarentegen duidel het licht gesteld, dat de korte ervaring van 3 jaar, waarover men kan beschikken, geheel onvoldoende is om te beoordeelen, of men o duur meer moet betalen bij het zelf dragen van het risico, dan bi zekering bij de Rijksbank.

Ook de Minister van Marine heeft dit kunnen ondervinden z blijkt uit het ons aangeboden ontwerp van wet tot verhooging v begrooting over 1905, waaruit blijkt, dat de werkelijke uitgaven toen het dubbele zijn geweest dan te voren werd geraamd. Maar ik hel een geheel anderen grond om te constateeren, dat die uitgaven v voren niet met juistheid zijn te ramen, en ik kan mij daarbij ber op de verslagen van de Centrale Werkgevers-risico-bank.

In de eerste plaats wordt aangehaald de mededeeling in het v over 1903, welke met vette zwarte letters gedrukt is, dat de werkg 33¼ pct. aan premie hebben bespaard in vergelijking met de premi zij aan de Rijksverzekeringsbank zouden hebben moeten betalen. Eve met zwarte vette letters wordt dan op grond hiervan de conclus trokken, dat de Risico-bank volkomen aan haar doel beantwoord hee

In het jaar 1904 is de toon van het verslag reeds iets lager, toch vindt men met vette zwarte letters gedrukt, dat het voordee eigen verzekering 20½ pct. van de premie bij de Rijksbank heeft bedr

En in 1905? Mijnheer de Voorzitter, de vette zwarte letters de aandacht moesten vestigen op de gunstige resultaten van verzek bij de Risicobank boven die bij de Rijksverzekeringsbank zijn plots geheel verdwenen.

Indien men voorts nagaat wat de Centrale Werkgevers-Risico heeft moeten betalen aan premie, dan blijkt, dat in het jaar 190 eerste jaar toen wellicht nog niet alle ongevallen werden aangegeve ook de afrekening met de Rijksverzekeringsbank omtrent alle onge bij het begin van het volgend jaar nog niet was afgeloopen, beta een premie van ongeveer 1,3 pct. over het gemiddelde jaarloon.

In 1904 was die premie ongeveer 1,6 pct. en in 1905 reeds ong 2,2 pct. Ziedaar reeds een voorbeeld, indien men den weg volgt va dragen van eigen risico. Nu heb ik er niets tegen, dat zeer groote nisaties, als bijv. spoorwegmaatschappijen, de Staat en groote geme eigen risico dragen; voordeel is daaraan m. i. niet verbonden, maar n evenmin. Maar waarom ben ik, bepaaldelijk wat den Staat aangaat, aansluiting bij de Rijksverzekeringsbank? In de eerste plaats o redenen die de geachte afgevaardigde uit Assen, de heer TREUB, heeft vermeld, maar bovendien ook met het oog op de bezwaren die particuliere zijde tegen de tarieven der Rijksverzekeringsbank gen kunnen worden. Ik acht het wenschelijk, dat het Rijk zich zelf eerste plaats daaraan onderwerpt en daardoor zelf ondervindt in h de handelingen van de Rijksverzekeringsbank in zake vaststelling gevarenklasse en gevarenpercenten enz. den toets van een goede c kunnen doorstaan. Nu heeft de geachte afgevaardigde uit Enkhuiz wel op gewezen, dat de toestand in de werkplaatsen van het Rijk zo gunstiger is. Maar dan moet ik er op wijzen, dat in de Ongevallenw

art. 37, 2de alinea, voorkomt: „Indien een onderneming minder of meer gevaar oplevert dan wordt uitgedrukt door het laagste of hoogste gevarenpercentage van de klasse waarin de onderneming valt, kan die onderneming met Onze machtiging in een lagere of hoogere gevarenklasse worden gerangschikt".

Het verwondert Spr. ook, dat indien men eigen risico voordeeliger denkt, waarom men dan bij hoofdstuk V niet voorgesteld heeft om daar ook eigen risico in te voeren.

De heer GOEMAN BORGESIUS geeft o.a. het volgende te hooren. Men heeft hier in de Kamer altijd, en terecht, succes, wanneer men kan aantoonen dat een lid van de Kamer het een of ander onderwerp in een anderen zin bespreekt dan vroeger. Ik gun den heer TREUB dat succes gaarne, en als hij trouw de „Handelingen" van vorige jaren naleest, zal hij nog dikwijls dat zelfde genoegen smaken, want welk lid van de Kamer blijft altijd over elk onderwerp, dat hier aan de orde komt, gelijk denken? Het is volkomen waar dat ik over de vraag of een Departement van Algemeen Bestuur goed doet zich bij de Rijksbank aan te sluiten anders denk dan in 1902, en ik schaam mij volstrekt niet te erkennen, dat ik, door de ervaring geleerd, daarover thans anders denk dan eenige jaren geleden. De heer TREUB kon mij niet verslaan door er op te wijzen, dat ik vroeger aansluiting bij de Rijksbank heb aanbevolen. Daarvoor had hij de argumenten, straks door mij aangevoerd, moeten ontzenuwen, en dat heeft hij niet gedaan.

En waar de heer TREUB mijn rede van 1902 aanhaalde, had hij thans volledig moeten citeeren, en dat heeft hij niet gedaan.

Hij heeft gezegd: er staat in die rede van 1902 zeer veel dat geheel in mijn geest is, maar ik wil de Kamer niet vermoeien door er nog meer uit voor te lezen. Maar dan had hij toch billijkheidshalve er moeten bijvoegen, dat ik, wat het hoofdpunt betreft, in 1902 precies hetzelfde advies heb uitgebracht als hedenavond. Ook toen heb ik de aanneming van een amendement van dezelfde strekking als het amendement-MEES c.s. bestreden. In 1902 zeide ik: „Ik vind het beter voor de Regeering om bij de Rijksbank te gaan, maar ik kan *niet* stemmen voor een amendement om de Regeering daartoe te dwingen, want ik vind dat het een administratieve zaak is, die geheel moet worden overgelaten aan het goedvinden der Regeering."

De heer TREUB heeft gezegd: de Rijksverzekeringsbank is de hoofdvorm, de hoofdfactor; de andere vormen van verzekering zijn slechts bijzaken.

Mijnheer de Voorzitter! Indien de heer TREUB de verslagen en de statistieken goed had gelezen, dan zou hij weten, dat er in geheel Nederland voor een hooger bedrag aan loon — en daarop komt het aan — is verzekerd bij verschillende maatschappijen, zoowel onderlinge maatschappijen als premiën-maatschappijen, of wel volgens het stelsel van eigen risico, dan er aan loon verzekerd is bij de Rijksverzekeringsbank. Ergo feitelijk is dus de Rijksverzekeringsbank, zooals de toestand *nu* is, *niet* hoofdzaak.

Evenmin kan ik toegeven dat het den heer LELY gelukt is de wenschelijkheid van aanneming van het amendement-MEES te betoogen. Hij heeft zich ter verdediging van dat amendement beroepen op de verslagen van de Centrale Risicobank en gezegd: In het eerste jaar heeft die Bank nog al winst gemaakt, welke aan de verzekerden kon worden uitgekeerd, doch het volgende jaar was die winst reeds kleiner en het ziet er wel naar uit, dat de winst spoedig in verlies zal veranderen, indien dat niet reeds nu het geval is.

Maar ik vraag, Mijnheer de Voorzitter, wat heeft dat te maken met

de quaestie, die wij hier thans behandelen? Bovendien, men moet ongelijksoortige grootheden met elkander vergelijken. Tot de Cer Risicobank kunnen alle gevaarlijke ondernemingen, die groot risico he toetreden, bijv. spoorwegmaatschappijen, groote machinefabrieken enz. gesteld nu, dat werkelijk mocht blijken, dat de uitkeeringen, die voo personeel van dergelijke ondernemingen moeten worden gedaan, mee dragen dan gekweten kan worden uit de gemiddelde premie van de I bank, dan zou dat toch nog volstrekt niet bewijzen, dat het Departe van Marine ook voordeeliger uit zou zijn door premie te gaan betalen de Rijksbank. De risico's toch, ik heb dit reeds in mijn eerste rede getoond, loopen zeer uiteen.

Het frappeerde spreker dat men zich scheen te verheugen in minder gunstige resultaten van de Centrale Risicobank. Men moes betreuren, omdat daaruit vrij zeker is waar te nemen, dat ook de I bank slechte risico's *moet* nemen, slechte zaken maken moet.

Het is zeer wel mogelijk dat men over 5 jaren, na het opmaken de wetenschappelijke balans, voor dit dilemma zal komen te staan, er geld te kort is, dat geld uit 's Rijks schatkist bij te passen, òf w den geest der wet de premiën zooveel te verhoogen, als dan ook in band met het reeds geleden verlies noodzakelijk zal blijken.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voorz Na de debatten die wij hebben gehoord, zal het niemand verwond wanneer mijnerzijds niet veel meer wordt gezegd. Ik spreek alleen de uit, dat de Kamer zal goedvinden het amendement te verwerpen.

De heer TREUB komt op tegen de laatste poging tot zakelijke mentatie van den heer GOEMAN BORGESIUS. De heer GOEMAN BORG heeft gesproken over de stijging der premiën van de Centrale Werkge Risicobank, en gezegd, dat die stijging te betreuren was en dat spe de heer LELY haar had moeten betreuren.

Maar, Mijnheer de Voorzitter, dat spreekt vanzelf. Want hoe kom dat in het begin, in de eerste jaren, daar de premiën lager zijn gew Dat komt eenvoudig doordat men daar het omslagstelsel heeft en da jaar onvermijdelijk – dat weet toch de heer GOEMAN BORGESIUS, ik haast zeggen nog beter dan wij allen – de premiën bij de Centrale W gevers-Risicobank *moeten* stijgen, terwijl men daarentegen bij de R verzekeringsbank het kapitaaldekkingstelsel heeft, waardoor jaarlijk volle kapitaalwaarde voor de renten, die betaald moeten worden ten ge van de ongelukken die in dat jaar plaats hadden, in eens op dat jaar d

Onder de gelijkblijvende omstandigheden blijft dus de last van de R verzekeringsbank constant, terwijl daarentegen bij de Centrale Werkge Risicobank onder gelijkblijvende omstandigheden de last van de verzek jaarlijks toeneemt en toenemen *moet*.

Den heer HEEMSKERK beantwoordende zegt spreker: Ik meen, da systeem van de Ongevallenwet tweeledig is: natuurlijk in de eerste pl dat de werklieden verzekerd worden, maar in de tweede plaats, da verzekering van de werklieden als regel geschiedt door aansluiting va werkgevers bij de Rijksverzekeringsbank, terwijl volgens de wet is gelaten, alleen als uitzondering, òf het zich verzekeren bij een particu maatschappij òf het dragen van eigen risico. En verder dat onder de groote werkgevers de Departementen van algemeen bestuur, en spe dat van Marine, lang niet vallen, dan zou dat Departement vrij wat r werklieden moeten hebben dan nu het geval is.

Spreker meent dat de heer GOEMAN BORGESIUS dankbaar mag zijn

dit onderwerp aan de orde komt op een zoo laat avonduur, dat wij niet een overzicht zelfs kunnen geven van die geheele rede noch veel minder haar voorlezen, want als ik dat deed, zou blijken, dat hij daarin van a—z precies het omgekeerde heeft gezegd van hetgeen hij nu heeft betoogd.

De heer JANSEN, voorzitter van de Commissie van Rapporteurs, het woord verkregen hebbende om, namens deze, haar oordeel over het amendement mede te deelen, zegt: Mijnheer de Voorzitter! De meerderheid van de Commissie van Rapporteurs is vóór de aanneming van het amendement.

De minderheid is daar tegen wegens de verschillende daarvoor aangevoerde gronden.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het amendement wordt in stemming gebracht en met 33 tegen 26 stemmen verworpen.

Tegen hebben gestemd de heeren VAN DEDEM, JANNINK, VAN STYRUM, GOEMAN BORGESIUS, VAN FOREEST, DE STUERS, VAN VUUREN, HEEMSKERK, VAN BYLANDT, VAN WASSENAER VAN CATWIJCK, ROODHUIZEN, KOOLEN, RUYS DE BEERENBROUCK, DUYMAER VAN TWIST, VAN VEEN, KOLKMAN, ARTS, VAN HEEMSTRA, SCHOKKING, DE WAAL MALEFIJT, FERF, VAN DER BORCH VAN VERWOLDE, BOGAARDT, FRUYTIER, VAN WIJNBERGEN, JANSSEN, IJZERMAN, BOLSIUS, DE BOER, LUCASSE, REGOUT, TALMA en de Voorzitter.

Voor hebben gestemd de heeren ZIJLMA, LELY, KETELAAR, TREUB, SCHAPER, VAN DEN BERGH (Helder), VAN DEVENTER, VAN KOL, VAN GIJN, DRUCKER, ELAND, THOMSON, DOLK, TER LAAN, VAN DEN HEUVEL, BOS, PATIJN, NOLTING, DUYNSTEE, PASSTOORS, TAK, VAN DER ZWAAG, LIMBURG, JANSEN (Den Haag), MARCHANT en MEES.

Onderart. 67 wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De onderart. 68 tot en met 75 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging in het algemeen over: 2de Afdeeling (Niet militaire uitgaven. Loodswezen, betonning, bebakening, verlichting en hydrografie.), 1ste Onderafdeeling (Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting.)

De heer JANSEN (Den Haag) heeft met belangstelling gezien, dat een hoogere bezoldiging aan de inspecteurs van het loodswezen toegekend zal worden. Spreker vraagt waarom aan de militaire inspecteurs zoo'n voorsprong gegeven wordt boven den eenigen burger-inspecteur en licht zijne meening dat gelijke verhooging toegepast moet worden, verder toe.

De heer ROODHUYZEN: Ik moet den Minister mijne verontschuldiging aanbieden, dat ik hier een zaak bespreek, waarover niets is gezegd in de gewisselde stukken. Ik heb echter een goed excuus, omdat hetgeen ik wensch te bespreken, mij eerst bekend is geworden nadat de begrooting in de afdeelingen is behandeld. Ik wil dan vragen of de loodskotters altijd behoorlijk zeewaardig zijn als zij in dienst genomen worden. Ik heb het oog op hetgeen is voorgevallen met den loodskotter No. 10. Deze kotter was in Februari 1905 in dienst gesteld, maar korten tijd daarna door de marine overgenomen, om voor de opleiding van jongens te Hellevoetsluis te worden ingericht, en onderging in verband daarmede een nauwkeurig onderzoek. Het resultaat was, dat zelfs het kleinste stukje tuig ondeugdelijk werd bevonden. Toch had de kotter met dat tuig in zee gevaren. Men kan begrijpen hoe de bemanning van het loodsvaartuig te moede was, vaders van huisgezinnen, toen hun ter kennis kwam met welk tuig, in dubbele beteekenis, zij hadden gevaren. Des te meer aanleiding is er om

dit te vragen, nu 17 October l.l. werd bevonden, dat de kotter No. 1 niet in orde was. Het roer toch hing slechts in één vingerling. De andere haken waren afgebroken. Daarom moest de inventaris van k No. 15 worden overgebracht op kotter No. 2.

Ook die kotter had van af Februari 1905 op de marinewerf ge en toen heeft een onderzoek plaats gehad naar de zeewaardigheid va schip, maar niet naar de zeewaardigheid van het tuig, waarvan al het gevolg is geweest, dat de weeflijnen afbraken, toen de bemanni 't want moest klimmen.

Met het oog op deze feiten heb ik de eer den Minister bescheid te vragen, of het hem niet wenschelijk voorkomt maatregelen te ne dat geen loodskotter uitvaart zonder dat een behoorlijk onderzoek ingesteld, niet alleen naar de buitenhuid, maar ook naar het tuig.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine, antwoordt den heer JA dat bij de inspecteurs van het loodswezen gelet werd op den omvan den werkkring en geenszins op het bekleeden van een militairen Ook de belangen van de schatkist moeten in het oog gehouden word

De mededeeling van den geachten afgevaardigde uit Brielle om den toestand van het tuig en de uitrusting van kotters bij het loodsw heeft mij ten zeerste verbaasd. Ik zal niet nalaten daarnaar onderzo doen en zoo noodig maatregelen te nemen.

De heer JANSEN (Den Haag): Mijnheer de Voorzitter! Ik geloof, d Minister in dwaling verkeert. De Minister zegt, dat hij niet den na heeft gelegd op het bekleeden van den militairen rang, maar in de Me van Toelichting wordt toch gezegd, dat de verhooging wordt toege omdat de inspecteurs den hoofdofficiersrang bekleeden. Dit is toch juist. Men moet iemand niet een traktement geven, omdat hij hoofdo is, maar omdat hij een zeker ambt bekleedt, aan welks werkzaamhede evenredige belooning toekomt.

Ik heb niets dan lof voor de officieren-inspecteurs die ik heb l kennen, aan hun ijver wil ik niet te kort doen, maar men bedenk die heeren slechts betrekkelijk korten tijd die betrekking bekleeden, t de inspecteur dien ik bedoel, reeds 17 jaren die functie vervult.

Ik geef daarom nogmaals in overweging dien ambtenaar een ve ging toe te kennen evenals aan de andere inspecteurs.

De heer ROODHUYZEN: Mijnheer de Voorzitter! Ik dank den Mi voor zijn toezegging.

De beraadslaging wordt gesloten.

De onderartt. 76 tot en met 93 worden achtereenvolgens zonder be slaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over onderart. 94, luidende:

„Kosten van het materieel der kust- en oeververlichting, enz. f 566

waarop is voorgesteld een amendement door de Commissie van porteurs, strekkende om onderart. 94 te verminderen met f 45000.

Dit amendement, voorgesteld zijnde door de Commissie van Rapport maakt van rechtswege een onderwerp van beraadslaging uit.

De heer JANSEN (den Haag), voorzitter der Commissie van Rapport ontvangt het woord tot toelichting van het amendement, en zegt: heer de Voorzitter! Het is allerminst om den Minister de gelegenh

ontnemen om proefnemingen te doen met lichtsterkte en dergelijke, dat de Commissie dit amendement heeft voorgesteld. Zij meent, dat, waar een som van f 45000 is uitgetrokken, die de Minister niet belangrijk schijnt te vinden, maar die de Commissie niet onaanzienlijk toeschijnt, die loods wel op een Rijkswerf zou kunnen staan.

De Minister heeft daartegen bezwaar, omdat de lucht daar bezwangerd is met rook. Zijn Excellentie is echter zelf een bewoner van Scheveningen, zal wel weten dat van de gedroogde visch aldaar een alles behalve zuivere lucht uitgaat. De Minister heeft ook in den Helder gewoond en weet dus, dat het daar altijd waait, dat de lucht er helder en de horizon vrij is. De Minister heeft tegen de plaatsing van de werkplaats op de Rijkswerven aangevoerd, dat de ingenieur die de proeven moet nemen, bij het Departement van Marine is gedetacheerd. Die ingenieur behoeft toch die proeven niet voortdurend te doen. Wanneer een ingenieur gedetacheerd aan de Rijkswerven de proeven doet, kunnen wij de f 45000 in onzen zak houden, terwijl de werkkrachten aan de werven de reparatiën kunnen doen.

Het is niet om den Minister tegen te werken, dat wij dit voorstel doen. De Minister beweert, dat men niet behoeft te vreezen, dat die werkplaatsen zich zullen uitbreiden, maar wij weten, dat deze zaken veel hebben van een olievlek op papier.

Ik meen met vertrouwen dit amendement te mogen aanbevelen.

De heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK: Mijnheer de Voorzitter! Ik meen dat het in den gedachtengang van de voorstellers van het amendement niet juist is de f 45000 te willen schrappen, want dan gebeurt er niets, terwijl de geachte voorzitter der commissie wel wil dat de zaak tot stand komt, maar niet te Scheveningen. Om deze proeven te nemen moet men hebben een heldere lucht.

De Rijkswerven te den Helder en Hellevoetsluis kan men niet gebruiken, daar is de lucht niet helder. In Kijkduin is de lucht ook niet helder, plotseling komen daar nevels op. Scheveningen is beter om dit station te hebben dan den Helder.

Daarom geloof ik, dat Scheveningen een geschikter plaats is dan den Helder. Wat het station zelf betreft, geloof ik wel, dat dit voordeelig zal zijn. Uit het rapport dat de Minister ons nog heeft overgelegd, blijkt, dat men sommige lichten, o.a. dat van Scheveningen, wel verplaatst naar het Zuiden en wanneer men dit zelf kan doen, zal dit veel goedkooper zijn dan dat men daarvoor een vreemdeling laat komen, die misschien wel eens wat geleverd heeft, maar dit niet altijd zal willen doen, of een kleine reparatie dikwijls al te gering zou vinden.

Ik zou het dus zeer in het belang van de zaak achten, juist nu wij al onze lichten te gelijk in orde moeten maken, om een proefstation te hebben.

Of dit op den duur noodig zal zijn, zal de Minister moeten onderzoeken en mocht dit niet zoo zijn, dan zal hij het later moeten afschaffen.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voorzitter! Enkele opmerkingen van den heer VAN WASSENAER strekken reeds tot aanwijzing dat wij hier zullen hebben te doen met een zeer productieve uitgave, waardoor andere zullen vervallen of verminderen.

Sedert korten tijd hebben wij bij de kustverlichting een ingenieur, die zich na veelvuldig onderzoek in het buitenland op de hoogte heeft gesteld van alles, wat zich op het gebied van kustverlichting voordoet.

Wij zijn thans bezig met belangrijke werkzaamheden op dit gebied, waarvan de Kamer reeds heeft kennis genomen. Er zal dus veel van dezen ingenieur kunnen geprofiteerd worden, maar een van de onmisbaarste hulpmiddelen voor hem is een proefstation.

In het algemeen zal er altijd veel aanleiding zijn om allerle werpen van verschillende fabrieken hier zelf onder de oogen te en daardoor kosten uit te sparen, die anders aan de fabrieken n worden betaald.

Nu is het wellicht den heer JANSEN niet onbekend, dat in In adjunct-inspecteur aan het departement van marine werkzaam aldaar zeer goed geslaagde proeven heeft genomen met acetyleen-ting. Deze heer is nu in Europa met verlof en door welwillende besch van mijn geachten ambtgenoot van Koloniën ben ik in staat gest diensten alhier te gebruiken bij het doen van acetyleen-proeven.

Nu zal het gebruik maken dier nieuwe vindingen zeer bela besparing kunnen geven bij de wijziging der verlichting. Ik w illustratie op enkele cijfers.

Wij hebben onlangs de installatie van het kustlicht te Tersc electrisch ingericht; deze werkzaamheden hebben gekost f 65 000, w f 23 000 voor het optiek, dat is het samenstel van glazen lenzen, door het licht wordt geprojecteerd in de richting waar het moet zi daarbij behoorende bewegingstoestellen.

Ook het licht Kijkduin heeft verbetering ondergaan en is ge petroleum-gloeilicht. Dit werk heeft totaal gekost f 60 000; daaronder voor het optiek met de nieuwe lantaarn een bedrag van ± f 51 00

Ik vestig de aandacht hierop. Wij hebben meer lichten die vo andering in aanmerking komen, bijv. het licht van Goeree binnen kort

Wanneer men nu daar moet gaan aanbrengen een inrichting Kijkduin, dan zal men voor de lantaarn, die het licht omgeeft, schijnlijk zeer groote uitgaven moeten doen, maar gelukt het, voetspoor van hetgeen in Indië geschied is, door den ambtenaar, zooeven noemde, om in zoo'n staande lantaarn te brengen een ace licht met eigen bewegingsinrichting, dan kan men de geheele wi van de lantaarn, die bij het licht Kijkduin f 51 000 heeft gekost, vervangen door een wijziging die enkele duizenden kosten zal. Het zeker dat het zal kunnen geschieden maar het is mogelijk.

Het zal echter alleen kunnen geschieden als wij onder eigen de proeven kunnen nemen die daartoe noodig zijn, en het is moge één dergelijk werk de geheele kosten van het proefstation uitspaar

Er is nog meer. Het komt voor dat men bij toepassing van dit ste licht dat totnogtoe was een bewaakt licht, waarvoor wij dus ee wachter noodig hebben, kan veranderen in een licht dat geen be noodig heeft en waarbij men dus den lichtwachter kan misse natuurlijk tot belangrijke besparing leidt. Het voordeel hiervan k meer uit als men bedenkt, dat op sommige plaatsen voor een licht geen behoorlijke woning beschikbaar is, zoodat men genoodzaakt woning te bouwen. Dit geval doet zich thans juist voor.

Al die besparingen zijn mogelijk, als wij onder eigen beheer de belangrijke proeven kunnen nemen.

Nu zegt de heer JANSEN, dat die proeven dan ook wel genomen kunnen worden op een van 's Rijks werven.

Misschien is het mogelijk; misschien zullen de luchtomstandi het niet beletten, ofschoon ik het zeer waarschijnlijk acht, dat bezwaren zich zullen voordoen. Wij zouden natuurlijk op de we zelfde installatie bouwen; het is niet een gewoon loodsje, maar bouwtje, dat wel degelijk ingericht moet worden voor de opstelling verlichtingstoestel dat naar buiten schijnt en waarop men proeven kan

Er is dus geen quaestie van, dat men dan geheele f 45.000 zou uit gelijk reeds de heer VAN WASSENAER VAN CATWIJCK zeer terecht op

Nu is het bovendien voor den dienst der kustverlichting in het algemeen van veel belang, dat de ingenieur zijn werkzaamheden heeft aan het Departement van Marine; aangewezen is dus een terrein, dat wij te Scheveningen kunnen krijgen zonder kosten, om daarop deze eenvoudige inrichting te plaatsen en daarbij een enkelen persoon aan te stellen, en dat te plaatsen in de buurt van den persoon die er moet werken. De afstand tusschen Scheveningen en Den Haag kan in deze geen beletsel zijn.

De dienst van de kustverlichting behoort tot de niet-militaire belangen van mijn Departement. Ik durf met te meer vrijmoedigheid er hier over spreken, omdat het hier geldt een belang van de scheepvaart, dat wij in den laatsten tijd met kracht aanvatten en waarop veel nieuws omgaat. Hier geldt het een hulpmiddel, dat wij er voor noodig hebben, en ik geloof dat het schrappen van dezen post zou getuigen van een zuinigheid, die de wijsheid bedriegt.

Ik hoop dan ook, dat de Kamer zich daarmede niet zal vereenigen.

De heer JANSEN (Den Haag), voorzitter der Commissie van Rapporteurs: Mijnheer de Voorzitter! De Minister heeft aangetoond, dat de fotometrische proefnemingen noodzakelijk zijn, iets wat ook door mij in den aanvang der verdediging van het amendement is op den voorgrond gesteld.

Hij heeft verder gezegd, dat gelden noodig waren om daarvoor een gebouwtje te zetten en in te richten voor die proeven. Ik meende, dat er op elke werf wel een klein lokaaltje aanwezig zou zijn, waar die proeven genomen zouden kunnen worden.

Waar nu de Minister met andere argumenten is gekomen, o. a. ook met dat betreffende een lichtwachterswoning, waarvoor het geld in mindering zou komen van die f 45.000, daar zijn dat argumenten, die ik voor het eerst hoor en die wel eenig gewicht in de schaal leggen.

Ik meen daarom, na den Minister gehoord te hebben, namens de Commissie van Rapporteurs het amendement te kunnen intrekken.

De VOORZITTER: Aangezien het amendement door de Commissie van Rapporteurs is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De beraadslaging wordt gesloten en onderart. 94 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De onderartt. 95 tot en met 106 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Art. 1 wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De artt. 2 en 3 en de BEWEEGREDEN worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De VOORZITTER: Aangezien het wetsontwerp gedurende de discussie wijziging heeft ondergaan, stel ik voor, overeenkomstig art. 78 van het Reglement van Orde, de stemming aan te houden, welke alsdan door mij wordt bepaald op morgen te 1.15 uur.

Daartoe wordt besloten.

VERGADERING VAN 18 DECEMBER 1906.

II. Eindstemming over het wetsontwerp tot VASTSTELLING VAN HOOFDSTUK VI DER STAATSBEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1907. (DEPARTEMENT VAN MARINE).

De VOORZITTER: Volgens art. 78 van het Reglement van Orde kun wanneer de stemming over een wetsontwerp is uitgesteld, in dien schentijd door de leden der Kamer of door de Regeering, onder z beperkingen, nadere voorstellen dienaangaande worden ingediend. M de Regeering vragen of zij aanleiding heeft gevonden, voorstellen - bi het kader in art. 78 van het Reglement van Orde omschreven — te dragen?

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voorz Ik zou de Vergadering willen verzoeken de beraadslaging over de onde 31 en 32 te willen heropenen, aangezien in die onderartikelen een l rectificatie moet worden aangebracht.

De VOORZITTER: Ik stel voor, om, overeenkomstig art. 78 va Reglement van Orde, de beraadslaging over de onderartt. 31 en heropenen.

Daartoe wordt besloten.

De heer COHEN STUART, Minister van Marine: Mijnheer de Voorz Ten gevolge van een misverstand is gisteren in onderart. 32 een ve ging aangebracht, die in onderart. 31 tehuis behoorde.

De VOORZITTER: Volgens de mededeeling van den Minister van M moet de post, voorkomende in onderart. 31, zijnde f 157 690, vermee worden met f 2100, en dus gebracht op 159 790. In verband hier moet in onderart. 32 de post van f 45 225 ongewijzigd blijven.

Mag ik omtrent deze wijziging het advies der Commissie van porteurs vernemen.

De heer JANSEN (den Haag), voorzitter der Commissie van Rapport Mijnheer de Voorzitter! De Commissie van Rapporteurs heeft tegen wijziging geen bezwaar. Het is door mijn schuld, dat deze vergi ontstaan is, omdat ik, in plaats van het gewijzigd ontwerp het e wetsontwerp genomen had en mij daardoor in het onderartikel had ve

De beraadslaging wordt gesloten en de aldus nader gewijzigde onde 31 en 32 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Het *wetsontwerp* wordt op verzoek van den heer HUGENHOL stemming gebracht en met 55 tegen 30 stemmen aangenomen.

Vóór hebben gestemd de heeren JANSEN (den Haag), ELAND, WASSENAER VAN CATWIJCK, BECKERS, VAN DOORN, DE BEAUFORT, DE S NIN LOHMAN, ARTS, VAN DEDEM, PLATE, VAN VLIET, DUYMAER VAN T VAN HEEMSTRA, PASSTOORS, LUCASSE, VAN VLIJMEN, VAN BYLANDT, Z VAN WICHEN, KOLKMAN, LELY, VAN DEN BERCH VAN HEEMSTEDE, NO VAN DER BORCH VAN VERWOLDE, DE VISSER, BRANTS, BRUMMELKAMP, PIE LOEFF, VAN ALPHEN, VAN VEEN, AALBERSE, VAN KARNEBEEK, GO BORGESIUS, ROESSINGH, TYDEMAN, VAN ASCH VAN WIJCK, VAN NISPE SEVENAER, DE BOER, IJZERMAN, RUYS DE BEERENBROUCK, VAN GIJN, KO VAN WIJNBERGEN, BOLSIUS, VAN STYRUM, FERF, DOLK, VAN VUURE WAAL MALEFIJT, FRUYTIER, TALMA, SCHOKKING, DE STUERS en de VOORZI

Tegen hebben gestemd de heeren KETELAAR, VAN DEVENTER, THO PATIJN, TAK, SMIDT, BLOOKER, SMEENGE, REYNE, TROELSTRA, SCH HUGENHOLTZ, LIEFTINCK, VAN DEN BERGH (den Helder), MEES, MARC DRUCKER, REGOUT, VAN FOREEST, ROODHUYZEN, DE RAM, BOGAARDT, DER ZWAAG, LIMBURG, TREUB, BOS, VAN KOL, JANNINK, NOLTING en TER I

INHOUD:





